XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 2013.

# Entre barcos, telegramas e doenças: Brasil, Portugal, Argentina e Uruguai na crise do asilo diplomático da Revolta da Armada.

SANTOS JÚNIOR y João Júlio Gomes dos.

Cita:

SANTOS JÚNIOR y João Júlio Gomes dos. (2013). *Entre barcos, telegramas e doenças: Brasil, Portugal, Argentina e Uruguai na crise do asilo diplomático da Revolta da Armada. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/000-010/394

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de* acceso abierto*. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: https://www.aacademica.org*.

# ENTRE BARCOS, TELEGRAMAS E DOENÇAS: BRASIL, PORTUGAL, ARGENTINA E URUGUAI NA CRISE DO ASILO DIPLOMÁTICO DA REVOLTA DA ARMADA.

João Júlio Gomes dos Santos Júnior (PUCRS)
jjjhst@gmail.com

**Resumo:**

A Revolta da Armada terminou em março de 1894 com o asilo diplomático de mais de quinhentos combatentes brasileiros em duas embarcações de guerra de Portugal. Em seguida, surgiu uma disputa diplomática entre o Brasil e Portugal. O governo brasileiro solicitava a entrega desses indivíduos para serem julgados pelas instituições brasileiras. Por seu lado, Portugal se negava a entregar os asilados e os manteve sob custódia, com a promessa de apenas desembarcá-los em território português. Assim, as duas corvetas saíram da baía de Guanabara e rumaram para Buenos Aires, onde um novo barco seria fretado para realizar a travessia atlântica em segurança. Ao chegar à Buenos Aires, os comandantes das corvetas negaram-se a permitir o desembarque dos asilados para que fosse realizada uma quarentena junto ao Lazareto Martín Garcia. A insatisfação com a superlotação, somado com o receio de uma epidemia de alguma doença, proporcionou fugas de asilados e um conflito diplomático entre Portugal e a Argentina. Em seguida, as corvetas portuguesas rumaram para Montevideo, onde houve um processo semelhante de exigência de quarentena no Lazareto da Isla de Flores, assim como uma fuga em massa dos asilados nessa cidade. A situação desagradou tanto o governo brasileiro que este resolveu romper as relações diplomáticas com Portugal. Todo esse processo foi permeado por uma intensa troca de telegramas entre os representantes de todos esses Estados e seus respectivos diplomatas. Este trabalho, síntese de nossa tese de doutorado que será defendida em breve, pretende esclarecer essas disputas diplomáticas e as motivações dessas fugas.

**Palavras-chave:** diplomacia; asilo diplomático; doenças; Revolta da Armada.

**O asilo diplomático no fim da Revolta da Armada.**

A Revolta da Armada de 6 de Setembro de 1893 foi um conflito que ocorreu na cidade do Rio de Janeiro. O conflito mobilizou a maior parte da esquadra da Marinha brasileira contra o governo do Marechal Floriano Peixoto. Durante seis meses os navios de guerra brasileiros, fundeados na baía de Guanabara, apontaram seus canhões para cidade do Rio de Janeiro reivindicando a renúncia do Vice-Presidente da República, que exercia o cargo máximo do Executivo.

No transcorrer de toda a revolta, a comunidade internacional acompanhou atenta aos movimentos dos navios revoltosos. Diversos países possuíam cidadãos que residiam na Capital Federal, assim como, também, estavam preocupados como os seus respectivos interesses comerciais no Rio de Janeiro, que naquela época era o maior porto brasileiro. Por isso, desde o início do conflito, havia a presença de navios de guerra estrangeiros, que foram solicitados pelos seus respectivos diplomatas para proteger seus interesses[1].

Em um determinado momento da revolta, após ameaças dos revoltosos em bombardear a cidade com artilharia pesada, esses mesmos navios estrangeiros interviram na revolta e começaram a regular as operações bélicas, tanto dos revoltosos quanto do governo federal. Essa intervenção estrangeira garantiu mais tempo para que o governo do Marechal Floriano Peixoto pudesse se armar e combater os revoltosos. Assim, o governo brasileiro comprou uma nova esquadra nos Estados Unidos e enviou-a para o Rio de Janeiro para acabar com a revolta. Por outro lado, a intervenção prejudicou os objetivos dos combatentes porque retirou da revolta o seu maior trunfo, a possibilidade de abrir fogo contra a cidade com artilharia pesada. Com efeito, os ânimos e munições dos revoltosos foram diminuindo, e depois de seis meses de combates pouco havia sido realmente conquistado. Por isso, foi uma questão de tempo até que a frota comprada nos Estados Unidos, que ficou conhecida na historiografia como "esquadra de papelão" pelo seu improviso, chegasse até a baía e liquidasse com a revolta[2].

---

[1] Sobre a atuação da diplomacia de Portugal durante a Revolta da Armada ver nossa dissertação de mestrado (2010) *Um diplomata na República: A Missão do Conde de Paço d'Arcos (1891-1893).* Ver também nosso artigo (2011) *Um diplomata na Revolta da Armada: As impressões políticas e atuação do Conde de Paço d'Arcos.*

[2] A obra clássica que denunciou a intervenção estrangeira como benéfica ao governo federal e prejudicial aos revoltosos é de Joaquim Nabuco (1896). A defesa da posição governista, e uma resposta para Joaquim Nabuco, pode ser encontrada em Felisbelo Freire (1982) [1°ed 1896]. Para uma análise sobre a polêmica entre esses dois autores, e uma análise da historiografia que foi escrita sobre esse assunto, ver nosso

De qualquer forma, em 11 de março de 1894, quando a frota legalista entrou na baía de Guanabara, governo publicou um Boletim Oficial estipulando 48 horas para o começo das operações militares contra os insurgentes. Esse seria o último combate da Revolta da Armada. Entretanto, o Almirante Saldanha da Gama solicitou asilo diplomático ao Comandante português Augusto de Castilho. A ideia era garantir asilo para si e para cerca de 80 oficiais nas corvetas *Mindello* e *Afonso d'Albuquerque.* O asilo foi concedido pelo Comandante português, sem consultar o Encarregado de Negócios de Portugal, e seu superior hierárquico, o diplomata Conde de Paraty. Apenas depois de garantir que concederia o asilo é que Augusto de Castilho buscou informar o seu superior de sua decisão (SÁ, 1894; FORJAZ, 1894; PARATY, 1895).

A quebra de hierarquia ainda estava sendo discutida entre Augusto de Castilho, o Conde de Paraty, Hintze Ribeiro[3] e Neves Ferreira[4] quando, na manhã do dia 13 de março, mais de 500 combatentes brasileiros invadiram por todos os lados as duas corvetas portuguesas. Além da tripulação portuguesa, a *Mindello* recebeu mais 276 pessoas; a *Afonso d'Albuquerque* recebeu outras 251 pessoas. O estado de superlotação das duas embarcações se sentiu de imediato. No dia 15 de março, um dos asilados a bordo da *Mindello*, o Aspirante Roberto de Barros, já registrava em seu diário as dificuldades que os asilados enfrentavam devido à superlotação: "passamos uma vida cão aqui a bordo" (COSTA, 1944. p. 296).

A concessão do asilo diplomático aos revoltosos da Armada gerou uma reclamação diplomática do Brasil junto à Portugal. O governo brasileiro exigia a devolução dos asilados. A argumentação brasileira dizia que os *insurgentes* haviam sido privados de todas as prerrogativas legais desde o Decreto de 10 de outubro de 1893, não podendo ser considerados, assim, *criminosos políticos*. Por sua vez, Portugal contestava a alegação brasileira afirmando que o asilo diplomático havia sido concedido a um grupo de *revoltosos* por um princípio humanitário, e de acordo com os ditames do Direito Internacional. Assim, tratavam-se de *asilados* sob a proteção de uma nação neutra em relação ao conflito. Dessa forma, o governo brasileiro não teria o direito de exigir a extradição desses indivíduos, uma vez que não se tratavam de *criminosos comuns*, e sim de *emigrados políticos*. O governo brasileiro ainda questionava essa

---

artigo (2012) *A intervenção estrangeira na Revolta da Armada:A polêmica entre Joaquim Nabuco e Felisbelo Freire.* A obra de referência sobre a compra da frota naval nos Estados Unidos é de Steven Topik (2009).

[3] Ministro dos Negócios Estrangeiros e Chefe do Gabinete Ministerial de Portugal.

[4] Ministro da Marinha de Portugal.

interpretação afirmando que o tratado de extradição só teria validade em um território *real*, e no caso, os navios portugueses seriam um território "*fictício*". A argumentação brasileira extrapolava todas as noções de Direito Internacional da época, que reconheciam de forma unânime o *princípio da extraterritorialidade* dos navios de guerra (BELLO, 1886; FREIRE, 1982 [1ed. 1896]; COSTA, 1945; BUENO, 1995; MARTINS, 1997; CERVO, 2000).

A reclamação diplomática brasileira proporcionou uma batalha conceitual e jurídica para decidir quem estava com a razão nesse episódio. Com efeito, diferentes conceitos foram utilizados por ambas as partes para definir o status jurídico daqueles asilados. Assim, nas correspondências telegráficas e nos ofícios diplomáticos, o governo brasileiro utilizou conceitos como *criminosos, piratas* e *rebeldes.* Por sua vez, o governo português utilizou conceitos como *asilados, emigrados, refugiados políticos.* Vez ou outra, ambos os governos se referiam aos brasileiros a bordo das corvetas como *insurgentes* ou *revoltosos,* termos que, comparados aos demais, possuem um sentido ideológico mais neutro.

Partindo da compreensão que os discursos são meios de ação política, os diferentes termos utilizados para se referir ao mesmo grupo de pessoas evidenciam a existência de uma disputa conceitual (POCOCK, 2003). Ao que parece, a linguagem diplomática empregada em telegramas e ofícios, tanto pelo governo brasileiro quando português, exerceu a função de legitimar as posições das respectivas políticas externas no episódio diplomático em questão.

**Do Rio de Janeiro para Buenos Aires.**

Enquanto era discutida a questão diplomática entre Brasil e Portugal, a situação a bordo das duas corvetas piorava a cada dia. A falta de espaço e higiene, somadas às péssimas condições materiais das duas embarcações, tornavam impossível uma viagem transatlântica até algum porto português. Ao que parece, desde o primeiro dia do asilo, o Comandante Augusto de Castilho já havia decidido partir em direção à Buenos Aires (FORJAZ, 1894. p. 12; SÁ, 1894. Vol. III, p. 278). E tudo indica que esse destino já era do conhecimento dos próprios asilados, pois o Aspirante Roberto de Barros já afirmava em seu diário, no dia 14 de março, que "continuamos a bordo, esperando partida para Buenos Aires" (COSTA, 1944. p. 296).

Por outro lado, o governo brasileiro solicitou ao Conde de Paraty que expedisse ordens para retardar a saída das corvetas portuguesas da baía de Guanabara até que fosse solucionada a reclamação diplomática. O Conde de Paraty respondeu que a saída seria apenas por "motivos higiênicos", e que o Comandante Augusto de Castilho havia recebido ordens para não desembarcar os asilados em território estrangeiro, mantendo-os sempre a bordo até que a reclamação diplomática, entre o Brasil e Portugal, fosse solucionada. A promessa em não desembarcar os asilados partiu, portanto, do Encarregado de Negócios de Portugal no Rio de Janeiro. Em seguida, o Conde de Paraty solicitou que Augusto de Castilho não partisse com as corvetas até às 16h do dia 18 de março. Se até lá não houvesse ordem contrária, ele poderia prosseguir em seu destino.

Ao que parece, o Conde de Paraty esperava que Hintze Ribeiro enviasse ordens explícitas para solucionar a questão diplomática até a data acordada com o Comandante português. Porém, Hintze Ribeiro se mostrava perplexo em saber que apenas os navios portugueses haviam concedido asilo diplomático, e pedia apoio dos governos inglês, alemão, francês, espanhol e italiano. Enquanto a diplomacia internacional era acionada para apoiar Portugal em sua atitude de conceder o asilo, chegou a data e horário da partida que fora combinado entre o Comandante Augusto de Castilho e o Conde de Paraty. Na tarde do dia 18 de março, as duas corvetas sobrecarregadas saíram lentamente da baía de Guanabara e rumaram em direção à Buenos Aires. A frota governista e as fortalezas apenas observaram a saída das embarcações e não se opuseram. Dizem que, quando o Marechal Floriano Peixoto ficou sabendo sobre saída das corvetas, ele teria enviado um bilhete para o Visconde de Cabo Frio[5] dizendo: "Remeto essas duas partes que mostram ou fazem desconfiar que os portugueses nos *bigodearam*" (COSTA, 1945. p. 104), em referência a uma suposta enganação, já que a saída seria apenas por "motivos higiênicos".

Logo após a confirmação da saída das corvetas, Hintze Ribeiro requereu ao Conde de Paraty explicações das circunstâncias em que elas haviam saído da baía de Guanabara. Ribeiro também solicitou que o Encarregado de Negócios de Portugal em Buenos Aires, o Visconde de Faria, informasse o governo português caso as corvetas lá chegassem. A ordem ainda determinava que o Visconde de Faria comunicasse ao

[5] Conselheiro do Ministério das Relações Exteriores do Brasil tanto no período imperial quanto republicano. Ver: ACCYOLY, 1957.

Comandante Castilho que nenhum refugiado deveria ser desembarcado em território estrangeiro (AHBCMP, Livro 910, vol. III. p. 76).

A resposta do Conde de Paraty para Hintze Ribeiro foi de que, o governo brasileiro não questionou o direito que os navios de guerra têm de navegar para onde bem entender, mas que a reclamação diplomática persistia. Por isso, o Conde de Paraty havia prometido que, até a solução da reclamação diplomática, os asilados não desembarcariam em outro porto que não fosse português (AHBCMP, Livro 910, vol. III. p. 77-78).

**As corvetas chegam à Buenos Aires.**

A corveta *Affonso d'Albuquerque* chegou primeiro em Buenos Aires, na tarde do dia 25 de março. A *Mindello* chegou no dia seguinte. Os comandantes de ambas as corvetas receberam instruções de não desembarcar os asilados de maneira alguma, além de não se demorarem em partir em direção a algum porto português. No entanto, os dois comandantes afirmaram ser impossível fazer uma travessia transatlântica com aquele elevado número de asilados, além da tripulação dos respectivos navios. Por isso, o Comandante Augusto de Castilho solicitava o envio de um transporte português com condições de realizar essa viagem em segurança. Ou então, que um navio fosse fretado para realizar esse transporte dos asilados.

Enquanto a questão do transporte dos asilados era negociada, o Departamento Nacional de Higiene da Argentina exigia que fosse feita uma desinfecção do navio, e que todos os passageiros fossem desembarcados no lazareto de Martin García para realizar o período de quarentena de dez dias (SÁ, 1894. Vol. III, p. 287). A solicitação dessa instituição argentina precisa ser compreendida dentro do contexto histórico das noções de higiene da época.

Até o final do século XIX, as recomendações de profilaxia de determinadas doenças ainda estavam sendo debatidas. Um dos principais debates girava em torno do paradigma "miasmático e ambientalista" e a teoria dos "germes". Enquanto alguns pesquisadores afirmavam que muitas doenças eram provenientes dos micróbios, seres invisíveis, outros afirmavam que as doenças eram produtos de "(...) miasmas, de algum outro envenenamento químico ou ainda de fermentos inanimados" (BENCHIMOL,

2000. p. 269). Nesse contexto, ainda não havia uma recomendação profilática unânime em relação à febre amarela, uma doença que dizimava milhares de pessoas[6].

De qualquer forma, tanto o Brasil, Argentina, Uruguai ou Portugal, ou outros tantos países[7], possuíam lazaretos, geralmente localizados em ilhas, que realizavam um período de quarentena em navios, passageiros e mercadorias que chegavam a seus portos. O período de quarentena variava de acordo com o porto de procedência. Se houvesse casos de febre amarela no porto de origem de um navio, ele deveria enfrentar uma quarentena maior do que usualmente seria necessário. Essa era a maneira adotada para averiguar se a doença iria se manifestar, ou não, a bordo. Ao mesmo tempo, esse procedimento visava garantir a saúde pública de um país, pois poderia barrar uma epidemia de febre amarela trazida por pessoas "contaminadas".

Por isso, quando as corvetas portuguesas chegaram à Buenos Aires, o Departamento Nacional de Higiene entrou em ação e colocou-as sob um regime de quarentena de dez dias, já que as embarcações vinham do Rio de Janeiro, um porto que estava "contaminado" pela febre amarela. Essa preocupação, portanto, deve ser percebida como um receio real e um perigo iminente para aquelas pessoas. Nesse sentido, no dia 28 de março, o Comandante Augusto de Castilho avisou o Conselho do Almirantado de Portugal que:

> (...) É completamente impossivel emprehender viagem larga. Além d'isso refugiados dormir convez, estorvar manobra - A quarentena que foi imposta será dez dias é da maior urgencia auctorisar o desembarque lazareto, aliás ser impossivel evitar doenças ambos navios de guerra - É perigoso, deshumano expor todos correr grande perigo; um aspirante asylado sabe-se officialmente que morreu corveta "Affonso d'Albuquerque" (SÁ, 1894. Vol. III, p. 287).

Assim, a bordo das corvetas que estavam superlotadas, que enfrentavam problemas de higiene e sofriam com as intempéries, havia uma preocupação de que pudesse ocorrer uma epidemia. Além disso, o Comandante Castilho acrescentava, no mesmo documento, que não acreditava que pudessem ocorrer hostilidades com os oficias brasileiros asilados dentro de um "prazo razoável', e que os demais marinheiros tampouco inspiravam preocupações. Por outro lado, o Visconde de Faria avisava que o desembarque no lazareto só havia sido evitado por sua intervenção, e que o Comandante

[6] Só mais tarde que o mosquito foi identificado como o vetor da febre amarela.
[7] Sobre o funcionamento das quarentenas e as exigências dos lazaretos para liberar os navios, pessoas e mercadorias que chegavam nos portos de praticamente todo o mundo, ver: (BONASTRA, 2000). Para ver os protestos que o Regulamento Geral de Sanidade Marítima, que regulava as quarentenas, geravam em Portugal, ver: D'ALMEIDA, 1891 e também MORENO, 2002.

Castilho queria autorização para desembarcar, caso a autorização não viesse, assumiria ele próprio a responsabilidade pelo desembarque (FORJAZ, 1894. p. 27).

Entre os últimos dias de março e os primeiros dias de abril, houve uma intensa troca de ofícios e telegramas entre o Comandante Castilho, o Visconde de Faria, os ministros Hintze Ribeiro e Neves Ferreira. O Comandante português exigia que lhe fosse concedida ordem para desembarcar todos os asilados. Enquanto isso, Visconde de Faria tentava achar soluções para o fretamento de um navio que pudesse transportar os asilados, já que a vinda de um transporte português até Buenos Aires levaria muito tempo. Por outro lado, os ministros Ribeiro e Ferreira, alheios às dificuldades diárias que os asilados enfrentavam a bordo das corvetas, impediam o desembarque e apontavam as grandes consequências que poderiam advir deste ato. O Aspirante Roberto de Barros, em seu diário, resumia a questão no dia 4 de abril:

> Continua a debater-se a questão do nosso desembarque. Os americanos querem que sejamos entregues, Inglaterra e Itália que desembarquemos aquí, e Portugal ,com a sua fraqueza, depois de nos receber, pretende matar-nos de febre amarela e béri-béri que grassam a bordo das duas corvetas. O povo argentino está indignado com o Govêrno português (COSTA, 1944. p. 303).

A situação de indefinição sobre o desembarque gerou a tomada de posição do governo argentino. Ou os asilados desembarcavam no lazareto de Martin Garcia, ou as corvetas deveriam sair das águas argentinas sem a menor demora. A solução do fretamento de um transporte já havia sido tomada, assim como os trâmites para o embandeiramento do vapor *Pedro III*. Enquanto o fretamento não era concluído, a solução adotada seria se ausentar por alguns dias das águas territoriais argentinas, para evitar um conflito entre esse país e Portugal. No entanto, para se afastar da costa era necessário mantimentos e carvão para as corvetas. Em uma das chatas que traziam o carvão, às 2 horas da tarde do dia 8 de abril, um numeroso grupo de asilados da corveta *Mindello*, "capitaneados pelo Aspirante Dâmaso de Novais, lançou-se à chata de carvão; depois de breve luta com os marinheiros portugueses, largaram-na e fizeram-se ao largo" (Idem, p. 304). Aproximadamente às 8 horas da noite, um rebocador se aproximou da *Mindello* e mais um grupo de asilados conseguiu escapar. O rebocador seguiu para *Affonso d'Albuquerque* onde mais três pessoas conseguiram fugir (Idem, p. 304-305). O número de asilados que conseguiram escapar no dia 8, somados, chegaram a 110 pessoas (FORJAZ, 1894. p. 29).

No dia 9 de abril, o Visconde de Faria ainda informava Hintze Ribeiro sobre a fuga realizada da corveta *Mindello* no dia anterior, quando outro episódio de fuga

ocorreu. A circunstância foi a mesma, porém a gravidade desse incidente foi muito maior. Não pelo número de pessoas que escaparam, mas sim pela repressão ocorrida. No momento em que o palhabote *Pepito Donato* fazia a operação de descarga de carvão junto à corveta *Affonso d'Albuquerque*, um grupo de oito asilados pulou para bordo dessa embarcação e, armados com navalhas e facas de cozinha, tentaram romper as amarras que a ligava o palhabote com a corveta. O oficial português, responsável pela operação de descarga de carvão, junto com os marinheiros portugueses que realizavam o trabalho na *Pepito Donato* reagiram e uma briga generalizada se instaurou. Após alguns momentos, depois que as amarras foram cortadas, o palhabote ficou a deriva e se distanciou consideravelmente da *Affonso d'Albuquerque*. Em seguida, um escaler da corveta portuguesa, com marinheiros armados, foram até a *Pepito Donato* e trouxeram de volta para o navio os asilados que tentaram escapar[8].

As notícias dessa tentativa de fuga chegaram até o governo argentino, que lavrou uma reclamação diplomática junto ao Encarregado de Negócios de Portugal em Buenos Aires, o Visconde de Faria. A argumentação argentina dizia que o episódio havia ocorrido dentro de um navio argentino, que arvorava uma bandeira argentina, e que os marinheiros portugueses retiraram à força os asilados brasileiros que haviam saltado na *Pepito Donato.* A argumentação argentina baseava-se no princípio da *extraterritorialidade* dos navios[9]. Nessa linha de raciocínio, a partir do momento em que os asilados brasileiros pisaram no palhabote eles teriam entrado em território argentino, e gozariam de todas as prerrogativas de refúgio neste país. Assim, os marinheiros portugueses armados teriam ofendido a soberania argentina. O governo argentino reclamava, então, uma solução diplomática e a devolução daqueles indivíduos, que estariam sob proteção de sua bandeira desde o momento que pisaram na *Pepito Donato.*

O Visconde de Farias contestou a argumentação do governo argentino baseado em algumas noções. A primeira dela era que a *Pepito Donato* estaria à serviço da *Affonso d'Albuquerque*. Assim, o palhabote estava amarrado à corveta portuguesa e havia um oficial, e guarnição portuguesa, no comando da operação de descarga de carvão. Além disso, o palhabote não possuía nenhuma bandeira arvorada. Finalmente,

[8] Para uma descrição mais detalhada, a partir do corpo de delito realizado para apurar os fatos, ver: SÁ, 1894. Vol. III, p. 316-322.

[9] Sobre o princípio da extraterritorialidade, a literatura da época sobre direito público internacional reunia uma série de doutrinas que se tornaram práticas comuns com o passar do tempo. Ver, por exemplo, BELLO, 1886.

as amarras foram rompidas por ordens do oficial português a bordo, então, mesmo que o palhabote tivesse se distanciado da corveta, a situação de fato a bordo do palhabote não havia se alterado em nenhum momento. Portanto, Portugal estaria no seu direito de fazer valer a sua jurisdição e trazer de volta para dentro da *Affonso d'Albuquerque* os asilados que tentaram escapar[10].

A disputa diplomática entre Portugal e Argentina se prolongou ao longo dos meses de abril e maio de 1894. A leitura dessa documentação diplomática evidencia a necessidade de ambos os países em delimitar, a partir de leituras do direito internacional público, as suas fronteiras nacionais em uma situação de conflito. Ao mesmo tempo, fica evidente a preocupação do governo português em referendar os procedimentos dos seus respectivos funcionários e cidadãos, assim como a necessidade do governo argentino em garantir o respeito à sua soberania nacional, seja em suas águas territoriais ou em embarcações com a sua bandeira. A solução desse conflito só ocorreria no final de maio, quando os indivíduos, objetos da reclamação diplomática, já haviam conseguido a liberdade por conta própria a partir de um terceiro episódio de fuga como veremos a seguir.

**Rumo à Montevidéu.**

Logo após o incidente diplomático envolvendo a *Pepito Donato*, o Comandante Augusto de Castilho deu ordem para que as corvetas saíssem das águas territoriais argentinas e rumassem para as águas territoriais uruguaias. O planejamento era aguardar que o transporte *Pedro* III, fretado pelo Visconde de Faria junto ao comerciante Don Pedro Gartland, em Buenos Aires, ficasse pronto para rumar até a ilha inglesa de Ascensão, escoltado no percurso pela corveta *Affonso d'Albuquerque*. Nesta ilha, o transporte português *Angola* estaria aguardando a chegada do *Pedro III*, para transladar os asilados para o seu bordo e completar a viagem até Lisboa. A corveta *Mindello* permaneceria em Buenos Aires até completar os seus reparos e estar em condições de realizar a travessia atlântica (SÁ, 1894. Vol. III, p. 332-333).

No entanto, em função da urgência em preparar o *Pedro III,* esse transporte não foi devidamente abastecimento com mantimentos e carvão. Por isso, o Visconde de Faria deu instruções para que os asilados apenas fossem transferidos das corvetas para o

[10] A obra que recupera a documentação trocada entre o Visconde de Faria e Eduardo Costa, Ministro das Relações Exteriores da Argentina, é: FARIA, 1897.

*Pedro III* quando a operação de carregamento estivesse completada. Essa instrução tinha o objetivo explícito de evitar a repetição dos incidentes de 8 e 9 de abril. Além disso, as ordens eram para que tão logo os asilados fossem transladados, a corveta *Mindello*, sob comando de Augusto de Castilho, ficasse de guarda do transporte *Pedro III*. Enquanto isso, a *Affonso d'Albuquerque,* comandada por Francisco de Paula Teves, iria até Montevidéu receber os seus mantimentos para poder acompanhar o *Pedro III* até a ilha inglesa de Ascensão.

O Comandante Augusto de Castilho deu ordem para que o *Pedro III* fosse capitaneado pelo Primeiro Tenente Francisco Annibal Oliver, e a segurança interna do transporte fosse feita por um destacamento militar composto por marinheiros portugueses da *Affonso d'Albuquerque*. O problema residia na marinhagem do navio recém contratado. No processo de embandeiramento do *Pedro III,* a sua tripulação teria se revoltado por não querer trabalhar sob a bandeira portuguesa, e teve que ser substituída por uma nova, que não conhecia o navio. Além disso, havia fortes suspeitas que alguns asilados fugidos no dia 8 de abril haviam sido recrutados para compor a tripulação do *Pedro III*, o que aumentava o receio de alguma tentativa de motim para fuga dos demais asilados (AHBCMP, Livro 910, vol. III. p.544-547).

O Uruguai acompanhava de perto todos os acontecimentos envolvendo as duas corvetas presentes em suas águas territoriais. O Estado uruguaio já havia recebido em seu território milhares de combatentes da Revolução Federalista, que viviam atravessando a fronteira para se refugiar (RECKZIEGEL, 1999). Não havia, portanto, nenhum impedimento para que os brasileiros entrassem em território uruguaio. Porém, como as corvetas portuguesas eram provenientes do Rio de Janeiro, um porto considerado como infestado pela febre amarela, a preocupação dos uruguaios recaía sobre a necessidade de realização da quarentena.

De fato, o Capitão Geral dos Portos, Coronel Don Julio Muró, solicitou que a canhoneira uruguaia *Artigas* vigiasse de perto os movimentos das embarcações portuguesas para "(...) impedir que estas [pessoas] puedan enbarcarse furtivamente en embarcaciones del puerto" (AGN, FCM, Carp. 98). Esse funcionário uruguaio trabalhava incansavelmente para evitar que qualquer pessoa entrasse no território oriental sem antes passar pela quarentena no lazareto da Ilha de Flores.

De qualquer forma, na tarde do dia 26 de abril, os asilados brasileiros das duas corvetas passaram para bordo do transporte *Pedro III.* Em seguida, como havia sido combinado, a *Affonso d'Albuquerque* foi receber os mantimentos necessários para

empreender a escolta do transporte até a ilha de Ascensão. Ficou apenas a cargo da *Mindello* a vigilância sobre o *Pedro III.* Ao que parece, às 2h da madrugada do dia 27, o vapor comercial *República,* com a chata *Envidiosa* à reboque, se aproximaram do *Pedro III* usando esse navio como proteção para não serem avistados pela *Mindello.* Neste episódio, 243 asilados brasileiros conseguiram escapar de dentro do transporte que deveria levá-los até a ilha de Ascensão, dentre eles estava, inclusive, o Contra Almirante Saldanha da Gama (AGN, FCM, Carp. 98).

A canhoneira *Artigas* avistou as duas embarcações ao lado do *Pedro III,* seguiu-as e realizou três disparos de canhão para que as mesmas parassem. Ao se aproximar da *República* e da *Envidiosa*, constatou que os asilados brasileiros estavam a bordo. Ficou de guarda dos mesmos enquanto comunicava o ocorrido ao Capitão Geral dos Portos. O episódio chegou, então, ao conhecimento do Coronel Don Julio Moró, que se apressou em comunicar o Ministro da Guerra e da Marinha do Uruguai, o General Juan José Dias. Também indicou que os brasileiros fossem enviados ao lazareto da Ilha de Flores para realizar a quarentena, assim como a necessidade de instaurar um inquérito para averiguar as responsabilidades daquele fato.

Para o Coronel Don Julio Moró, havia dois delitos nesse episódio. O primeiro era um assalto a um transporte português, que poderia gerar um grave incidente diplomático. O segundo, e mais grave, era o descumprimento da quarentena de dez dias que as embarcações deveriam ter cumprido. Para Muró,

> una violación de cuarentena que podria motivar la invasión a nuestro territorio de una enfermedad contagiosa como lo es lal fiebre amarilla puez los busques portugueses prenombrados procediam de puertos infectados por aquella enfermedad. (...) los delitos cometidos son de suma gravedad puesto que la violación de la cuarentena puede acarrear funestas consecuencias para la población...(....) (AGN, FCM, Carp. 98).

Por isso, o Coronel Moró apontava a necessidade de uma investigação minuciosa para que os culpados fossem punidos de forma exemplar. Por sua vez, o Ministério das Relações Exteriores do Uruguai, Luis Piñeyro del Campo, informou ao Ministro da Guerra e da Marinha, que os asilados que haviam escapado do transporte *Pedro III* estavam sob proteção das leis uruguaias como *refugiados políticos*, podendo residir na Capital, ou então, ir para o exterior por meio fluvial avisando previamente a polícia.

O posicionamento do Ministro Luis Piñeyro del Campo, e do Coronel Don Julio Moró, corrobora o nosso argumento de que para o governo uruguaio não havia

problema algum em receber em seu território os asilados brasileiros, desde que os mesmos passassem pela quarentena. A preocupação com saúde pública era evidente, e se colocava à frente das questões políticas.

A consequência mais contundente dessa fuga em massa do *Pedro III* foi a decisão do governo brasileiro em romper as relações diplomáticas com Portugal, decisão essa que vinha sendo cogitada desde as primeiras fugas do dia 8 de abril. Outras consequências foram: A exoneração do Primeiro Tenente Francisco Annibal Oliver, do comando do *Pedro III;* A exoneração do Comandante Augusto de Castilho, do comando da *Mindello*. O transporte português seguiu seu rumo até a ilha de Ascensão, e de lá os asilados, que não escaparam em nenhum dos episódios anteriores, rumaram no *Angola* até Lisboa, onde permaneceram reclusos em quartéis militares até a conclusão do Processo no Conselho de Guerra que julgou o procedimento dos comandantes portugueses.

**Conclusões.**

O asilo diplomático concedido pelo Comandante Augusto de Castilho, no Rio de Janeiro, aos mais de quinhentos combatentes da Revolta da Armada, nas corvetas portuguesas *Mindello* e *Affonso d'Albuquerque*, mobilizaram os esforços diplomáticos de Brasil, Portugal, Argentina e Uruguai. Desde o momento em que os brasileiros entraram nas embarcações portuguesas, uma intensa troca de telegramas, ofícios diplomáticos, e interpretações jurídicas marcaram as negociações internacionais entre esses países.

Em um primeiro momento, ainda no Rio de Janeiro, o conflito estava restrito às diferentes compreensões jurídicas que o asilo produziu entre Portugal e Brasil. De fato, se instaurou uma disputa conceitual para definir o caráter político dos asilados. Enquanto o governo português considerava o asilo lícito, por se tratarem de *refugiados*, *emigrados* e *criminosos políticos*, o governo brasileiro lavrava uma reclamação diplomática junto à Portugal por considerar os asilados como *piratas, rebeldes* e *criminosos comuns*, não sendo protegidos, portanto, pelos regramentos internacionais. Assim, o Brasil reclamava a devolução daqueles indivíduos.

A partir do momento que as embarcações rumaram para Buenos Aires, uma nova frente de negociação diplomática foi aberta. No princípio, o governo argentino estava preocupado apenas com as questões sanitárias e a necessidade de realizar a

quarentena. Porém, logo após o incidente ocorrido com a *Pepito Donato*, a preocupação sanitária foi colocada de lado e surgiu como questão fundamental a reparação pela ofensa que teria ocorrido naquele episódio à soberania nacional argentina. O caso só obteve uma solução quando os oitos asilados, objetos da reclamação diplomática argentina, fugiram com os demais companheiros do transporte português *Pedro III* em Montevidéu. Assim, apenas uma nota oficial dizendo o quanto o governo português lamentava o ocorrido foi o suficiente para solucionar o caso.

No Uruguai iniciou a terceira fase envolvendo os asilados brasileiros. Este país, que convivia com a presença de tropas de federalistas gaúchos em sua fronteira, não se opunha a entrada de mais *emigrados* em seu território. Por outro lado, os asilados brasileiros nas corvetas portuguesas eram provenientes do Rio de Janeiro, porto conhecido por suas periódicas epidemias de febre amarela. Assim, a questão fundamental para o governo uruguaio era que fossem respeitados os procedimentos de sanidade marítima, e que todos os asilados passassem pela quarentena na Ilha de Flores. Contudo, o episódio de fuga do *Pedro III* gerou forte preocupação nas autoridades portuárias, pois não foi respeitado o prazo de dez dias para que ocorresse contatos diretos entre os asilados e outras embarcações. Por isso, uma investigação foi instaurada para encontrar os culpados e puni-los por colocar a saúde pública em risco. Trata-se, sem dúvida, de um excelente exemplo para entender como que as concepções de saúde da época influenciavam nas decisões diplomáticas.

A soma dos três episódios de fuga foram a gota d'água que faltava para transbordar as insatisfações brasileiras em relação à Portugal. A decisão de romper as relações diplomáticas com Portugal foi tomada pelo governo de Floriano Peixoto em 13 de maio de 1894. Somente em 1895, durante o governo do Presidente Prudente de Moraes, que as relações entre os dois países foram reatadas.

*Referências.*

*Archivo General de la Nación*. Fondo del Comandancia de Marina/Caixa 2 - Assuntos Diversos/ Carpeta 98 - Emigrados Brasileros.

*Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha de Portugal.* Livro 910, vol. I-VI.

ACCIOLY, Hildebrando. (1956). Tratado de Direito Internacional Público. 2. ed. Rio de Janeiro : Min. das Relações Exteriores. 3v.

BELLO, Andrés. (1886). *Principios de derecho internacional*. 4 ed. Santiago de Chile: Librería Central de Mariano Servat.

BENCHIMOL, Jaime. (2000). "A instituição da microbiologia e a história da saúde pública no Brasil". IN: *Ciência & Saúde Coletiva*, 5(2): 265-292, 2000.

BONASTRA, Quim. (2000). "Innovaciones y continuismo en las concepciones sobre el contagio y las cuarentenas en la España del siglo XIX. Reflexiones acerca de un problema sanitario, económico y social. IN: *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidade de Barcelona. n. 69(35).

BUENO, Clodoaldo. (1995). *A República e sua Política Exterior (1889 a 1902)*. São Paulo: Unesp; Brasília: Alexandre de Gusmão.

CERVO, Amado; MAGALHÃES, José Calvet. (2000). *Depois das Caravelas: As relações entre Portugal e Brasil (1808-2000)*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília.

COSTA, Dídio. (1944). *Saldanha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1944.

COSTA, Sérgio Corrêa da. (1945). *A Diplomacia do Marechal: Intervenção Estrangeira na Revolta da Armada*. Rio de Janeiro: Ed. Zelio Valverde.

D'ALMEIDA, Domingos José Bernardino. (1891). *As quarentenas perante a sciencia ou a critica scientifica do Regulamento Geral de Sanidade Maritima*. Lisboa: Typ. do Comercio de Portugal.

FARIA, Visconde de. (1897). *Portugal e a Republica Argentina: Questão diplomatica satisfactoriamente resolvida pelo Visconde de Faria*. Leorne: Typographia de Raphael Giusti.

FORJAZ, Augusto. (1894). *Portugal e Brazil: Apontamentos para a historia do nosso conflicto com a republica dos Estados Unidos do Brazil*. Lisboa: Typographia Castro Irmão.

FREIRE, Felisbelo. (1982). *História da Revolta de 6 de Setembro de 1893*. Brasília: Editora Universidade de Brasília. [1° ed. 1896].

MARTINS, Helio Leôncio. (1997). *A Revolta da Armada*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército.

MORENO, Patrícia. (2002). "A febre amarela e as relações Portugal-Brasil no século XIX - Apontamentos". IN: BARATA, Oscar Soares (dir.). *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*. Série 120°. n° 1-12. janeiro-dezembro. p. 173-182.

NABUCO, Joaquim. (1896). *Intervenção Estrangeira Durante a Revolta de 1893*. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger.

PARATY, Conde de. (1895). Portugal e Brasil: *Conflito Diplomático: Breves Explicações.* Lisboa: M. Gomes Editor.

POCOCK, J. G. A. (2003). *Linguagens do Ideário político.* São Paulo: Edusp.

RECKZIEGEL, Ana Luiza Gobbi Setti. (1999). *A Diplomacia Marginal: Vinculações políticas entre o Rio Grande do Sul e Uruguai (1893-1904).* Passo Fundo: UPF.

SÁ, Eduardo Alves de (org.). (1894). *Portugal e Brazil: Conflicto Diplomático*. Lisboa: M. Gomes Editor. Vol. I- O Processo no Conselho de Guerra da Marinha do Capitão de Fragata Augusto de Castilho – factos e documentos. Vol. II- Comando Superior das Forças Navais Portuguesas na América do Sul – Correspondência Oficial (Agosto de 1893 a Maio de 1894). Vol. III- Idem. Vol. IV- Apêndice: Do Memorial ao Presidente e Vogaes do Conselho. [4 vol.]

SANTOS JR, João Júlio Gomes dos. (2012). "A intervenção estrangeira na Revolta da Armada: A polêmica entre Joaquim Nabuco e Felisbelo Freire". In: *Campos da Política: Discursos e Práticas*.1 ed.São Paulo : LP-Books. p. 182-195.

_____. (2011). "Um diplomata na Revolta da Armada: As impressões políticas e atuação do Conde de Paço d'Arcos". IN: *Tempo e Argumento*. Florianópolis. Vol. 3, n. 2, p. 141-163, jul./dez.

_____. (2010). *Um diplomata na República: A Missão do Conde de Paço d'Arcos (1891-1893).* Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. [Dissertação de Mestrado].

TOPIK, Steven C. (2009). *Comércio e canhoneiras: Brasil e Estados Unidos na Era dos Impérios (1889-97).* São Paulo: Companhia das Letras.