

Abril no Rio da Prata: asilados brasileiros, 1894¹

Carlos Alves Lopes ^a

Resumo: A implantação da República nos Estados Unidos do Brasil em 1889 viria a despoletar um conjunto de conflitos internos. Contestada a governação republicana quase desde os primórdios do Governo Provisório, onde se acrescentaram graves perturbações nos Estados e no Congresso Nacional da República Federal dos Estados Unidos do Brasil, que levaria o país a mergulhar numa guerra civil, denominada Revolução Federalista de 1893-95. Após a capitulação da Esquadra Revoltosa dentro da baía de Guanabara a 13 de Março de 1894, o Comandante Augusto de Castilho ficou envolvido numa situação de protecção humanitária com a retirada de mais cinco centenas de homens de uma situação inevitável de encarceramento e de possíveis represálias atrozes. As decisões tomadas contribuíram para gerar um conflito diplomático com o Brasil e vários constrangimentos ao longo da viagem. É sobre a passagem desses asilados pelo Rio da Prata que focamos o artigo e damos a conhecer um pouco da sua história.

Palavras-chave: Buenos Aires; Revolta da Armada brasileira; asilados Brasileiros; Augusto de Castilho.

INTRODUÇÃO

A chegada dos asilados brasileiros a Buenos Aires a 25 de Março de 1894 foi uma consequência da capitulação da Esquadra de Dentro das forças revoltosas, no âmbito do que ficou conhecido como a 2^a Revolta da Armada bra-

sileira², ocorrida na baía de Guanabara, Rio de Janeiro.

O contra-almirante Saldanha da Gama³, depois de esgotadas todas as possibilidades para manter a luta contra as forças governamentais do Presidente Floriano Peixoto, não mais lhe restou do que capitular a 13 de Março de 1894 e fugir para bordo das corvetas portugue-

^a Auditor de Defesa Nacional de Portugal



sas: *Mindelo* e *Afonso de Albuquerque*, que se encontravam integradas numa força naval internacional fundeada na baía de Guanabara.

Durante o transporte destes asilados brasileiros ocorreram vários episódios, uns mais ou menos graves, e que, para além das consequências para as relações diplomáticas entre o Brasil e Portugal, viriam também a marcar uma situação de quase ruptura nas relações diplomáticas entre a Argentina e Portugal.

DA CHEGADA A BUENOS AIRES AO INCIDENTE DIPLOMÁTICO

Depois da capitulação dos revoltosos que se encontravam dentro da Baía de Guanabara e de um impasse negocial sobre os seus destinos, a 18 de março a força naval portuguesa, composta pelas corvetas *Mindelo* e *Afonso de Albuquerque*, rumou em direcção à Argentina com 518 asilados⁴ brasileiros a bordo.

Seguiram-se 8 e 10 dias de navegação costeira em condições de acomodação exíguas para as guarnições e passageiros, sem comunicação com terra, mas onde as condições climáticas e de mar foram favoráveis até à chegada a Buenos Aires.

A corveta *Afonso Albuquerque* chegou primeiro, no dia 25 de março, e a *Mindelo* dois dias depois. Os dois navios fundearam posteriormente no ancoradouro de Quilmes no seguimento de uma ordem de quarentena sanitária, após a visita médica das autoridades locais.

Foi então que teve início o ciclo de acontecimentos que marcaram a permanência do comandante Augusto de Castilho⁵ na Argentina e a actividade do representante diplomático de Portugal em Buenos Aires, o Visconde António de Faria.

Augusto de Castilho estava impedido de desembarcar os asilados brasileiros, face às instruções recebidas de Lisboa, que ordenavam que os mesmos fossem obrigatoriamente transportados para



território português. Contudo, a sobrelotação a bordo das suas duas corvetas, impossibilitavam a travessia do Atlântico em condições de segurança, o que obrigaria a esperar por uma alternativa de transporte para os mesmos.

Não poderá passar despercebido a indicação que os asilados só podiam ser desembarcados ou transferidos para território português. Esta instrução levará à inclusão do vapor argentino *Pedro III*⁶ no embarço diplomático que viria a surgir entre a Argentina e Portugal, conforme veremos mais à frente.

A presença dos asilados brasileiros junto a Buenos Aires, causaria na comunidade de emigrados, refugiados e amigos brasileiros pró-federalistas⁷ residentes na cidade, fortes sentimentos de apoio. Entre os portugueses residentes em Buenos Aires, incluía-se Samuel Benchimol, da firma Benchimol & Sobrinhos de Buenos Ayres, um dos armadores do vapor *Cidade do Porto*⁸ que, em situações anteriores, já tinha demonstrado a sua vontade de auxiliar os revolucioná-

rios federalistas. Foi este grupo, também designado por Comité de Salvação, que delineou um plano para resgatar os asilados brasileiros que se encontravam retidos a bordo das corvetas portuguesas. Para tal, decidiram utilizar as facilidades que eram oferecidas pelos transportes regulares fretados pelo Visconde de Faria para o abastecimento dos navios portugueses e o fácil acesso que os mesmos ofereciam para comunicarem livremente com os asilados⁹.

À demora para encontrar uma solução de transporte até Lisboa e à movimentação do Comité de Salvação dos asilados, juntava-se a pressão psicológica devida ao confinamento num espaço tão restrito e à degradação da saúde os asilados. Esta situação potenciou, inclusivamente, a morte de dois asilados, na sequência dos ferimentos recebidos em combate em Niterói e de um terceiro por tuberculose, todos na corveta *Afonso de Albuquerque*¹⁰. É de realçar que as questões relativas à segurança da guarnição e dos asilados na força naval portuguesa eram complica-



das, uma vez que a jurisdição portuguesa sobre os asilados não abrangia espaços extraterritoriais, ou seja, fora de bordo. Sobre as embarcações que acostavam às corvetas, as forças portuguesas não tinham a possibilidade de intervir sem causar, no mínimo, um embaço diplomático.

Do lado das autoridades argentinas existia uma vigilância constante sobre os navios que entravam, ou se mantinham fundeados, para evitar contágios de doenças como a febre amarela, cólera ou a malária. Para tal, o Departamento Nacional de Higiene da Argentina contava com um lazareto fixo na ilha de Martín García e de dois lazaretos flutuantes, os navios-hospital *Rosetti* e *Rodolfo del Viso* (ex. *Singapore*) para as quarentenas mais graves. Adicionalmente, utilizavam a canhoneira *Pilcomayo*¹¹ para vigilância do espaço marítimo de quarentena¹², em especial, para os navios provenientes de portos infectados, como no caso do porto brasileiro do Rio de Janeiro¹³.

Para o reforço da vigilância do cumprimento da quarentena por parte das corvetas portuguesas, o Governo Argentino fundeou no ancoradouro de Quilmes o cruzador *Veinticinco de Mayo*¹⁴, ao qual se juntou à canhoneira *República*¹⁵. Estes navios tinham como missão controlar o acesso de qualquer embarcação que se aproximasse das corvetas portuguesas, incluindo a verificação da existência de uma autorização específica por parte do Departamento Nacional de Higiene para a realização de comunicações, carga e descarga de mantimentos e outros abastecimentos¹⁶.

A 4 de Abril o quadro alterou-se radicalmente. Por um lado, foi reconhecido a bordo da corveta *Mindelo* um surto de febre amarela e, por outro, os asilados tiveram a notícia da existência da disponibilidade de um transporte marítimo, que iria partir de Lisboa para os vir recolher¹⁷. Estas notícias esmoreceram as expectativas dos asilados de virem a conseguir desembarcar em Buenos Aires, como era sua intenção.



O surto de febre amarela a bordo¹⁸ dos navios portugueses levou o Governo Argentino a emitir uma nota diplomática onde propôs duas hipóteses à força naval portuguesa: o desembarque dos asilados brasileiros infectados no lazareto da ilha de Martín García ou, a saída das corvetas das águas territoriais argentinas sem demora.

Dois dias depois chegou às mãos do Comandante Augusto de Castilho a resposta do Conselho do Almirantado, àquela nota diplomática, indicando que deveria sair das águas territoriais argentinas o mais rápido possível e se dirigir, assim que exequível, para um porto português ou britânico.

O Comandante Augusto de Castilho inicialmente ponderou sobre a realocização dos seus navios no ancoradouro oriental de Maldonado, no Uruguai, mas para evitar incorrer em idênticos problemas com as autoridades uruguaianas, optou por fundear as corvetas num ponto junto ao farol flutuante na Punta del Indian, a cerca de 3,5 milhas¹⁹ da costa argentina²⁰, em águas internacionais.

Simultaneamente, decorriam as negociações para a contratação de um transporte marítimo em Buenos Aires por parte das autoridades portuguesas, mas ainda iriam passar mais alguns dias de indecisões e de sucessivas não autorizações, até que, a 6 de Abril, o Visconde António de Faria encontrou uma solução. Esta solução, suportada pela pressão de uma nota diplomática, foi finalmente autorizada por Lisboa no dia seguinte, directamente pelo Ministro Hintze Ribeiro²¹. Tratava-se da autorização para fretar o vapor *Pedro III*.

As negociações começaram de imediato, a 8 de Abril, com o seu armador, Pedro Gartland, um homem de negócios americano radicado na Argentina²² sendo, poucos dias depois, a 12 de Abril²³, formalizada a contratação do navio, que previa como destino a ilha britânica de Ascensão. Durante esse o período negocial, mais concretamente a 9 de Abril, foi enviada uma força militar composta por um oficial, vinte praças e uma metralhadora²⁴ para o vapor *Pedro III*. Este destacamento deveria actuar



como brigada de vigilância e segurança do navio, o que também se enquadrava nas diligências para conversão do navio argentino num navio de transporte da Armada Portuguesa. Será interessante referir que o seu armador tinha demonstrado, no passado recente,

guesa sofre a consequência da lentidão das comunicações com Lisboa, ocorrendo mais três mortes por doença entre os asilados.

Contudo, com a chegada das instruções de Lisboa, o comandante Augusto de Castilho deu início ao processo de abastecimento das

Tabela 1 – Soluções propostas para transporte dos asilados brasileiros

Propostas	Data	Vapor	Bandeira	Autorização Almirantado	Autorização A. Castilho
Augusto de Castilho	13 de Março	<i>Cidade do Porto</i>	Portuguesa	Não	---
António de Faria	2 de Abril	<i>Norte Americana</i>	Italiano	Não	---
António de Faria	4 de Abril	2 rebocadores	Argentinos	---	Não
António de Faria	6 de Abril	<i>Pedro III</i>	Argentino	Sim	---
Conselho do Almirantado	2 de Maio	<i>Angola</i>	Portuguesa	Sim	---

Fonte: elaborada pelo autor

simpatia pelos revoltosos, tendo este mesmo navio fornecido mantimentos²⁵ para bordo dos navios revoltosos dentro da baía de Guanabara.

Ainda, parada no ancoradouro de Quilmes, a força naval portu-

corvetas. Para tal foi contratado, a 6 de Abril, o serviço da *Companhia de Navegação Nicolás Miha-novich*, em Buenos Aires, pertencente ao Cônsul do Império Austro-Húngaro nesta cidade. No âmbito do plano de abastecimento



contratado foram empregues as seguintes embarcações: o vapor *Oriente* que rebocava a lancha *Villa Colon* com 50 toneladas de carvão para a corveta *Mindelo* e o vapor *General Mitre* que rebocava a lancha *Pepino Donato*, com 30 toneladas de carvão e outros abastecimentos para a corveta *Afonso de Albuquerque*²⁶.

A 7 de Abril o período de quarentena estipulada pelas autoridades sanitárias argentinas tinha terminado e, entre os asilados brasileiros, ficavam desfeitas as dúvidas em relação à possibilidade de um desembarque na Argentina. Perante o facto consumado da assinatura do contrato de abastecimento das corvetas, psicologicamente, parte dos asilados brasileiros, consideraram que tinham passado de “asilados” a “prisioneiros”. No entanto, face ao “chamamento para a liberdade” por parte dos brasileiros residentes em Buenos Aires, juntamente com a ideia de se terem tornado “prisioneiros”, teve início o ciclo de fugas. Para esta nova situação em muito terá contribuído o documento que o contra-almirante Saldanha

da Gama, a 8 de Abril, enviou ao comandante Augusto de Castilho²⁷, onde se desresponsabilizava das acções que os seus subordinados tomassem a partir daquela data.

Alguns alertas já demonstravam a alteração do comportamento dos asilados brasileiros, quando no dia anterior à primeira fuga colectiva, 7 e Abril, se verificaram duas tentativas frustradas de fuga, ambas a partir da corveta *Mindelo*. A primeira a nado em direcção a terra, em que o fugitivo terá sido morto durante a mesma²⁸ e, a segunda, também a nado, mas agora em direcção à embarcação do Departamento Nacional de Higiene que se encontrava próxima. Este fugitivo foi capturado²⁹.

Ao fim da tarde de 8 de Abril teve início a primeira fuga colectiva a partir da corveta *Mindelo*. Esta, e as fugas seguintes, foram planeadas entre os emigrados e revolucionários federalistas brasileiros em terra e os asilados brasileiros a bordo, em que a oportunidade de fuga foi delineada para o momento do final dos abastecimentos. O momento escolhido era



quando as embarcações se começavam a afastar de bordo das corvetas, aproveitando a confusão gerada pela superlotação da coberta durante a transferência de material. A esse plano, foi ainda adicionado a utilização de meios próprios contratados para transporte dos asilados: duas pequenas embarcações a vapor: a *Arielle* e a *Indiferente*, com a função de acostarem furtivamente às corvetas portuguesas, no bordo oposto ao do abastecimento, e de levar consigo o maior número de asilados possível.

Na corveta *Mindelo* um grupo de fugitivos lançou-se sobre a lancha *Villa Colón*, enquanto outros asilados brasileiros criavam distúrbios a bordo como manobra de diversão. Já ao largo, os fugitivos, no total de 32 asilados, foram interceptados pelo cruzador *Veinticinco de Mayo* e encaminhados sob escolta da canhoneira *República* até ao lazareto da ilha Martín García para desinfecção e tratamento.

Nessa mesma noite de 8 de Abril, o pequeno vapor *Arielle* aproximou-se da corveta *Mindelo* e, numa primeira abordagem, res-

gatou 12 asilados. Mais tarde, numa segunda abordagem, conseguiu resgatar mais 80 asilados³⁰.

Em simultâneo, uma outra missão de resgate de asilados estava planeada para a corveta *Afonso de Albuquerque*, com o apoio do pequeno vapor *Indiferente*. Ao anoitecer e, aproveitando o momento em que a corveta estava a ser abastecida pelo vapor *General Mitre* e pela lancha *Pepino Donato*, quatro asilados lançaram-se ao mar. Contudo, de imediato foi lançado um escaler da corveta *Afonso de Albuquerque* com guarnição armada em perseguição. Dois desses emigrados conseguiram chegar ao *Indiferente*³¹, um retornou à corveta *Afonso de Albuquerque* quando não conseguiu alcançar o *Indiferente* e, o quarto, morreu afogado³².

O escaler da corveta *Afonso de Albuquerque* perseguiu ainda o pequeno vapor *Indiferente*, mas este e o vapor *Arielle* encontraram abrigo junto da canhoneira *República*, que intimou o escaler português a se retirar, com a indicação



que aquelas embarcações estavam sob sua guarda e em quarentena.

Todos os emigrados brasileiros que fugiram das corvetas foram posteriormente reunidos em quarentena no lazareto da ilha Martín García pelas autoridades de saúde argentinas e, quando terminado o período de quarentena, foram recebidos por apoiantes da oposição federalista ao Governo Brasileiro³³ residentes na cidade de Buenos Aires.

9 DE ABRIL E A PARTIDA PARA O URUGUAI

No dia seguinte, 9 de Abril, a corveta *Mindelo* que já se encontrava parcialmente abastecida e com receio de novas fugas de bordo, levantou ferro e dirigiu-se para águas internacionais, nas proximidades do farol flutuante, em frente da Punta del Indian. A corveta *Afonso de Albuquerque*, que ainda não tinha recebido um abastecimento mínimo, deixou aproximar e acostar o vapor *General Mitre* e a lancha *Pepino Donato*. Os apoian-

tes da causa federalista, aproveitaram a oportunidade da manobra para facilitar uma nova fuga, no entanto, o desenrolar da situação viria a ser diferente.

Alertados com a tentativa do dia anterior e com a informação sobre o que se tinha passado na corveta *Mindelo*, a guarnição de serviço na corveta *Afonso Albuquerque* tomou medidas activas para salvaguardar as ordens de proibição de desembarque de asilados. Estas medidas levaram a uma intervenção armada que se estendeu até dentro das embarcações argentinas, inclusivamente com a recuperação à força dos asilados brasileiros de dentro da lancha *Pepito Donato*, quando esta já se afastava da corveta *Afonso Albuquerque*. A guarnição de serviço acabou por recapturar quase todos os fugitivos, mas três conseguiram escapar a nado, sendo recolhidos por uma outra embarcação³⁴ que se encontrava ao largo. Para todos os efeitos, tratou-se de uma intervenção armada de forças navais portuguesas dentro de uma embarcação argentina (território argentino) e,



ainda mais, porque esta teve lugar dentro das águas territoriais argentinas³⁵, o que reforçou a ideia de uma ofensa à Bandeira da República da Argentina.

Como espectável, a situação transformou-se rapidamente num incidente diplomático entre a Argentina e Portugal. O Governo argentino começou por reclamar a devolução de uma lista de 30 asilados, lista que teve várias versões e onde se chegou a reclamar 49 asilados. Contudo, na realidade, apenas se tratavam de oito asilados

números e mesmo as alterações da lista de fugitivos, uma vez que as informações comunicadas às autoridades argentinas eram provenientes do Comité de Salvação dos asilados em terra.

Foram intensas as negociações entre o representante do Governo Português, o Visconde de Faria, e o Ministro das Relações Exteriores da Nação Argentina, Dr. Eduardo Costa, até que a reclamação ficou sanada em resultado de uma nova fuga colectiva de asilados posterior, a 27 de Abril. Esta nova fuga

Tabela 2 – Fugas Concretizadas: Augusto de Castilho

Fugas	Partida Baía de Guanabara	8 Abril Argentina	9 Abril Argentina	27 Abril Uruguai	Chegada Ilha de Ascensão
<i>Mindelo</i>	267	122		---	---
<i>Afonso Albuquerque</i>	251	2	8	---	---
<i>Pedro III</i>	---	---	---	243	143
Total a bordo	518	394	386	143	

Fonte: elaborada pelo autor

que foram levados à força de bordo da lancha *Pepito Donato* para a corveta *Afonso Albuquerque*³⁶. É compreensível a disparidade dos

ocorreu já com a força naval portuguesa em Montevideo, em que os oito asilados reclamados fugiram. Este acontecimento precipitou que



o incidente diplomático findasse em bem, com um banquete oferecido pelo Ministro ao representante diplomático português em Buenos Aires.

Terminado abastecimento e após normalizada a situação a bordo, na sequência da fuga colectiva, a corveta *Afonso de Albuquerque* zarpou para voltar a juntar à corveta *Mindelo* nesse mesmo dia de 9 de Abril.

A partir desta data, toda a questão do transporte entre a Argentina e Lisboa passou a centrar-se em torno da questão da disponibilidade do vapor *Pedro III*, que

continuava a ser preparado em Buenos Aires. O que era novo no plano de transporte dos asilados brasileiros para Lisboa, em face do agravar da situação de segurança a bordo das corvetas, foram as instruções explícitas vindas de Lisboa, para que o vapor *Pedro III* fosse escoltado pela corveta *Afonso de Albuquerque*, até que o mesmo se afastasse da zona onde os revoltosos federalistas pudessem tentar qualquer nova acção para os libertar³⁷.

Durante este período em que a força naval portuguesa se encontrava frente a Punta del Indian, os

Tabela 3 – Localização das Esquadras

Localizações	13/Março	25/Março	6/Abril	13/Abril	16/Abril	18/Abril	28/Abril
Força Naval Portuguesa Augusto de Castilho	Brasil Rio de Janeiro	Argentina Buenos Aires Quilmes	Argentina Buenos Aires Quilmes	Argentina Punta del Indian	Argentina Punta del Indian	Uruguai Montevideo	Uruguai Montevideo
Esquadra de Dentro Saldanha da Gama	Brasil Rio de Janeiro	---	---	---	---	---	---
Esquadra de Fora Custódio de Melo	Brasil Santa Catarina	Brasil Santa Catarina	Brasil Rio Grande	Uruguai Castilho	Argentina Buenos Aires	---	---

Fonte: elaborada pelo autor



navios dos revoltosos federalistas - o cruzador *República* e os vapores armados *Uranus*, *Íris*, *Meteoro* e *Esperança* -, do contra-almirante Custódio de Melo, da denominada Esquadra de Fora, ainda operavam livremente na zona atlântica desde o Estado de Santa Catarina até ao Rio da Prata. No entanto, esta terminaria a sua última acção junto a Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul, onde se viria a internar voluntariamente por não ter apoio logístico, a 16 de Abril, no porto de Buenos Aires³⁸. Entre 15 e 16 de Abril os cinco navios do contra-almirante Custódio de Melo passaram por perto e à vista da força naval portuguesa³⁹, em direcção a Buenos Aires, quando esta ainda estava fundeada em frente a Punta del Indian.

Entretanto, no porto de Buenos Aires, a 13 de Abril, o vapor *Pedro III* continuava acostado à espera do momento para se juntar à força naval portuguesa, que ainda se encontrava fundeada junto à Punta del Indian. Esta demora foi propositada e partiu, mais uma vez, de um plano elaborado pelas forças

federalistas, com a intenção de substituir a tripulação argentina, por uma tripulação brasileira. Para tal foi simulado um motim baseado numa alegada oposição contra mudança da bandeira argentina pela bandeira portuguesa, em conluio com o armador.

O plano obteve um sucesso parcial, pois não conseguiram proceder à substituição de toda a tripulação argentina por uma outra inteiramente brasileira, mas apenas parcialmente. Nesta nova tripulação encontravam-se alguns dos asilados que tinham recentemente fugido da corveta *Mindelo* e que, com esta manobra, conseguiram atrasar por mais algum tempo a disponibilidade do vapor *Pedro III*. O navio só viria a partir do porto de Buenos Aires a 18 de Abril, já para fundear próximo dos navios portugueses⁴⁰, na baía de Montevideu, no Uruguai.

Com a chegada do contra-almirante Custódio de Mello a Buenos Aires colocava-se uma situação preocupante, resultante do dinamismo motivacional que a sua presença poderia imprimir aos



simpatizantes e activistas convictos da causa federalista aí residentes.

Com esta nova situação, era de esperar mais acções de resgate de asilados brasileiros de bordo das corvetas portuguesas, em que o distanciamento resultante da relocalização da força naval portuguesa de Buenos Aires para Punta del Indian, em pouco iria limitar a possibilidade de uma eventual comunicação entre os dois líderes da 2ª Revolta da Armada da Marinha Brasileira.

A questão da segurança dos asilados e da sua retenção a bordo, à data era a maior preocupação do comandante Augusto de Castilho, o que terá levado à decisão de aguardar pela disponibilidade do vapor *Pedro III* em Montevideo. Na madrugada de 18 de Abril, a corveta *Afonso de Albuquerque* suspendeu da posição na Punta del Indian seguida pela corveta *Mindelo*, tendo ambas posteriormente e, nesse mesmo dia, fundeado na baía de Montevideo, Uruguai. O vapor *Pedro III* só chegou à baía de Montevideo no final da tarde de 19 de Abril, já arvorado como transporte

da Armada Portuguesa⁴¹. Daí, esta força irá largar para Portugal, mas isso são outras histórias...

CONCLUSÃO

O comandante Augusto de Castilho teve de gerir uma situação de emergência humanitária na baía de Guanabara que o levou até Buenos Aires, onde foi autorizado pelas autoridades argentinas a aguardar por uma solução de transporte para os asilados brasileiros. No entanto, uma outra situação de segurança, com implicações diplomáticas, acabaria por surgir. Não será difícil reconhecer que a sua passagem pela Argentina terá sido um dos momentos mais complexos da sua carreira como Oficial da Marinha.

A República Argentina, ao encontrar-se geograficamente próxima e fronteira ao Brasil, foi estrategicamente utilizada como retaguarda das forças federalistas, contra o Governo de Floriano Peixoto e, como tal veio a demonstrar-se, um teatro de operações muito inse-



guro para a missão que foi imposta a partir de Lisboa.

Abril no rio da Prata foi um pesadelo para o Comandante Augusto de Castilho, mas, também, a última grande missão da Marinha Portuguesa na Argentina, antes da implantação da República em Portugal, em 1910.

BIBLIOGRAFIA

ALVAREZ, Adriana. El Rol de los Lazaretos en el Control de el Cóler y la Fiebre Amarilla: Buenos Aires 1870-1915. *História Revista*, v. IX, n.2, pp.287-317, Jul.-dez. 2004.

CASTILHO, Augusto de. *Portugal e Brasi, Conflito Diplomático III: Correspondência Oficial Agosto 1893 a Maio de 1894*, Coleção Biblioteca da Revista Portuguesa de Direito. Lisboa: Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1894.

COSTA, Sérgio Corrêa da. *A diplomacia do Marechal: Intervenção estrangeira na revolta da Armada*, Série História Diplomática. Brasília: FUNAG, 2017.

FREIRE, João. *Augusto Castilho e a Revolta da Marinha Brasileira*

em 1893-94. Lisboa, Academia de Marinha, 2018.

LIMA, Joaquim Quelhas. *Normas Gerais e Regras Práticas de Direito Internacional Marítimo*, Parte 1. Lisboa: Estado Maior Naval, 1940.

SANTOS JÚNIOR, João Júlio Gomes. *O mais esquisito dos espectáculos: a crise do asilo diplomático entre Brasil e Portugal em 1894*. Tese (Doutorado em História). Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2014.

SANTOS JÚNIOR, João Júlio Gomes. Um conflito diplomático entre Argentina e Portugal em torno dos brasileiros asilados em 1894: um exercício de história cruzada. *Dimensões – Revista de História da UFES*, v.. XXXV, jul.-dez. 2015, pp. 147-174.

VILLAR, Frederico. As Revoluções que eu vi. *Revista Marítima Brasileira*, Ano LXIV, n. 4, 5 e 6, out.-nov.-dez. 1944, pp.293-314.

XAVIER, Mateus Fernandez. A Revolta da Armada: a Revolução Federalista e as relações Brasil-Portugal. *Revista de Estudos Internacionais (REI)*, v. XIII, n.1, 2017, pp.173-200.



Fontes Primárias:

Biblioteca Central de Marinha - Arquivo Histórico, Portugal, Lisboa – PT/BCM-AH.

Fundação Alexandre de Gusmão, Ministério das Relações Exteriores, Brasil.

¹ Texto em Português europeu, conforme original enviado pelo autor.

² 2ª Revolta da Armada brasileira, Rio de Janeiro 1893-94.

³ Contra-almirante Saldanha da Gama, depois de aderir à revolta em dezembro de 1893 ficou como comandante da Esquadra de Dentro da baía de Guanabara, quando parte da mesma (Esquadra de Fora) se fez ao mar sob o comando do contra-almirante Custódio de Mello.

⁴ SANTOS JÚNIOR, João Júlio Gomes. *O mais esquisito dos espectáculos: a crise do asilo diplomático entre Brasil e Portugal em 1894*. Tese (Doutorado em História). Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2014, p.164.

⁵ Augusto de Castilho (1841-1912), à data capitão-de-fragata terminou a sua carreira como major-general da Armada quando da implantação da República em 1910. Em face do conflito diplomático com o Brasil viria a ter de

responder em Tribunal Militar de Marinha pelos seus actos. Viria a ser ilibado de qualquer culpa. Posteriormente chegou a ser nomeado Ministro da Marinha e Ultramar em 1908.

⁶ Navio de transporte argentino a vapor de 3.000t

⁷ PT/BCM-AH/Livro 910/Conselho de Guerra de Augusto de Castilho (1894), Vol. I, pp. 253-4. Também designados como *comitê de salvação dos emigrados* para referir o grupo de pessoas que arquitetaram as fugas dos asilados brasileiros.

⁸ CASTILHO, Augusto de. *Portugal e Brasi, Conflito Diplomático III: Correspondência Oficial Agosto 1893 a Maio de 1894*, Coleção Biblioteca da Revista Portuguesa de Direito. Lisboa: Tipografia da Companhia Nacional Editora, 1894, pp. 90-92.

⁹ PT/BCM-AH/910/Conselho de Guerra de Augusto de Castilho (1894), Vol. VI, apêndice n.4, p.24.

¹⁰ VILLAR, Frederico. As Revoluções que eu vi. *Revista Marítima Brasileira*, Ano LXIV, n. 4, 5 e 6, out.-nov.-dez. 1944, pp.293-314, p.308.

¹¹ Canhoneira *Pilcomayo* (1876), 420t, 1x 279mm/14 Armstrong 26,5t MLR (estriado).

¹² SANTOS JÚNIOR, 2014, op.cit., p. 128.

¹³ ALVAREZ, Adriana. El Rol de los Lazaretos en el Control de el Cóler y la



Fiebre Amarilla: Buenos Aires 1870-1915. *História Revista*, v. IX, n.2, pp.287-317, Jul.-dez. 2004, p. 300.

¹⁴ Cruzador-protegido *Veinticinco de Mayo* (1885), 3.500t, 1 x 1 – 209mm/32 MRK L/35, 8 x 1 – 120mm/37 SK L/40, 12 x 1 – 47mm/37 SK L/40, 1 - 450 TT (bow), 2 x 1 - 450 TT.

¹⁵ Canhoneira *República*, classe *Pilcomayo*.

¹⁶ SANTOS JÚNIOR, 2014, op.cit., p. 128-136.

¹⁷ FREIRE, João. *Augusto Castilho e a Revolta da Marinha Brasileira em 1893-94*. Lisboa, Academia de Marinha, 2018, p.96.

¹⁸ Referido por SANTOS JÚNIOR (2015), p.159, e FREIRE (2018), p. 95.

¹⁹ Cf LIMA, Joaquim Quelhas. *Normas Gerais e Regras Práticas de Direito Internacional Marítimo*, Parte 1. Lisboa: Estado Maior Naval, 1940, p.13, as águas territoriais brasileiras e argentinas na época eram reconhecidas internacionalmente com uma extensão de três milhas, mas no caso das águas territoriais uruguaios esse limite estendia-se às 5 milhas, havendo legislação e acordos especiais para as zonas costeiras do Rio da Prata.

²⁰ PT/BCM-AH/910/Conselho de Guerra de Augusto de Castilho (1894), Vol. VI, apêndice n.4, p.27.

²¹ Hintze Ribeiro (1849-1907), advogado e político foi Presidente do Conselho de Ministros (1893-1897), durante o reinado de D. Luís I.

²² Homem de negócios em Buenos Aires Pedro Gartland, ou Peter Gartland, encontrava-se radicado na Argentina após o final da Guerra Civil Americana. Este dedicou a sua actividade a investimentos financeiros com interesses na área do transporte marítimo e esteve ligado à empresa *Tranvía a Vapor del Oeste*, inicialmente com o transporte urbano em carris com tracção animal e a partir de 1892 com tracção eléctrica.

²³ PT/BCM-AH/910/Conselho de Guerra de Augusto de Castilho (1894), Vol. VI, Apêndice n.4, p.23. É também referido em João Freire (2018), p.91. O transporte *Pedro III* era um navio grande para a sua época, de quase 3.000 toneladas de deslocamento e 110 metros de comprimentos, registado na praça de Buenos Aires. O seu capitão de bandeira era o cidadão argentino Francisco Nadalá.

²⁴ FREIRE, op.cit., p.97.

²⁵ Aviso n. 1958, de 26 de Outubro de 1893, emitido pelo Ministério dos Negócios da Marinha, do Brasil, onde se indica que o vapor argentino *Pedro III*, terá fornecido gado de pé à esquadra revoltosa e contactado os cruzadores *Trajano* e *Aquidaban*. O posterior Aviso n. 1678, de 31 de Outubro con-



firma a existência do abastecimento. Fonte: Relatório apresentado ao Vice-Presidente dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha Contra-Almirante João Gonçalves Duarte em 1894, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1894, Anexo 1, pp. 48-50.

²⁶ Cf SANTOS JÚNIOR, 2014, op.cit., p. 164, a 9 de Abril, Nicolás Mihanovich enviou uma segunda carta para o Visconde de Faria onde repetia algumas informações de forma detalhada. Referia que o empresário e cônsul do Império Austro-Húngaro indicava o carregamento de 40.000 quilos de carvão para a corveta *Afonso de Albuquerque*.

²⁷ SANTOS JÚNIOR, João Júlio Gomes. Um conflito diplomático entre Argentina e Portugal em torno dos brasileiros asilados em 1894: um exercício de história cruzada. *Dimensões – Revista de História da UFES*, v. XXXV, jul.-dez. 2015, pp. 147-174, p. 63.

²⁸ VILLAR, op.cit., p. 310.

²⁹ SANTOS JÚNIOR, 2014, op.cit., p.163.

³⁰ Cf SANTOS JÚNIOR, 2015, op.cit., p. 159, e FREIRE, op.cit., p. 304-305.

³¹ PT/BCM-AH/910/Conselho de Guerra de Augusto de Castilho (1894), Vol. VI, Apêndice n.4, p.326. Refere o relatório do Segundo-Tenente Jayme

da Fonseca Monteiro para o Comandante Francisco de Paula Teves. 08.04.1894.

³² PT/BCM-AH/910/Conselho de Guerra de Augusto de Castilho (1894), Vol. VI, Apêndice n.4, p.25.

³³ Santos Júnior (2015), p. 163-64. Refira-se que de acordo com João Freire (2018) é indicado o número de 105 homens no total.

³⁴ SANTOS JÚNIOR, 2015, op.cit., p. 163.

³⁵ As exigências argentinas sobre a entrega dos refugiados capturados a bordo do *Pepito Donato* acabaram por cair e o diferendo foi posteriormente resolvido pela via diplomática com o representante de Portugal.

³⁶ CASTILHO, op.cit., p. 246.

³⁷ FREIRE, op.cit., p.96.

³⁸ XAVIER, Mateus Fernandez. A Revolta da Armada: a Revolução Federalista e as relações Brasil-Portugal. *Revista de Estudos Internacionais (REI)*, v. XIII, n.1, 2017, pp.173-200, p. 185.

³⁹ PT/BCM-AH/910/Conselho de Guerra de Augusto de Castilho (1894), Vol. VI, Apêndice n.4, p.28.

⁴⁰ Corrêa da Costa (2017), p. 199.

⁴¹ PT/BCM-AH/910/Conselho de Guerra de Augusto de Castilho (1894), Vol. VI, Apêndice n.4, p.31.