

A Esquadra de Papel 1894

The Paper Fleet 1894

Carlos Alves Lopes

Doutor em História Contemporânea

Investigador no Centro de Investigação Naval da Escola Naval (CINAV-EN)

e do Centro de História da Universidade de Lisboa e Auditor de Defesa Nacional (IDN).

RESUMO

A 2ª Revolta da Armada brasileira colocou ao Governo a necessidade de criar uma esquadra alternativa, com a finalidade de combater os revoltosos na baía de Guanabara. A complexidade e os constrangimentos marcaram a formação dessa força, que, apesar das críticas que foram feitas ao processo de formação, será possível identificar uma estratégia com vista a um determinado fim. É neste sentido que abordamos o tema nesta comunicação e pretendemos abrir novas hipóteses de investigação numa perspectiva histórico-militar, em que se analisa a evolução tecnológica e as inovações.

PALAVRAS-CHAVE: 2ª Revolta da Armada Brasileira; Esquadra de Papel; Brasil.

ABSTRACT

The 2nd Revolt of the Brazilian Navy made the Government aware of the need to create an alternative squadron, with the purpose of fighting the rebels in Guanabara Bay. Complexity and constraints marked the formation of this force, and despite the criticisms made to the formation process, it will be possible to identify a strategy with a view to a specific purpose. It is in this sense that we approach the topic in this communication, and we intend to open new research possibilities from a historical-military perspective, in which technological evolution and innovations are analysed.

KEYWORDS: 2nd Revolt of the Brazilian Armada; Paper Fleet; Brazil.

INTRODUÇÃO

Depois da instauração do regime republicano no Brasil em 1889, seguiu-se um processo de adaptação de uma nova Constituição e de eleição, em que Deodoro da Fonseca (Presidente) e Floriano Peixoto (Vice-Presidente) tomaram posse.

Com diversas adversidades políticas e económicas Deodoro da Fonseca viria a dissolver o Congresso em Novembro de 1891, o que provocou a 1ª Revolta da Ar-

mada (1892) e rebeliões no Estado do Rio Grande do Sul.

Com a resignação do Presidente Deodoro da Fonseca, viria o Vice-Presidente Floriano Peixoto a assumir inteiramente a presidência, mas sem uma legitimação eleitoral, provocou várias revoltas em diferentes Estados, em especial no Estado do Rio Grande do Sul, a qual se espalhou até ao Estado de Santa Catarina e Paraná, numa das mais sangrentas revoltas brasileiras, a Guerra Federalista (1893-95), e à

*Artigo recebido em 22 de abril de 2024 e aprovado para publicação em 23 de maio de 2024.

que se poderá adicionar concorrentemente a 2ª Revolta da Armada (1893-94)¹.

Esta obteve a adesão de praticamente toda esquadra presente no país² e existia a expectativa de uma vitória rápida, contudo o Presidente Floriano Peixoto não se rendeu e teve início uma série de confrontos entre as fortalezas na baía de Guanabara e a Esquadra Revoltosa que só não provocaram uma maior destruição na Capital Federal, em virtude da presença de uma significativa força naval multinacional ancorada que efectivamente impôs as condições de luta³.

Após a 2ª Revolta da Armada, a Esquadra Revoltosa com uma adesão de quase todo o Corpo de Marinha, esta ficou a operar dentro da baía de Guanabara um pequeno espaço de manobra cercado por um dispositivo de defesa costeiro que se manteve essencialmente do lado das forças governamentais.

Com as unidades operacionais nas mãos dos revoltosos, o Governo foi levado a procurar uma solução através de um processo de compra de novas unidades navais no estrangeiro.

Eram vários os problemas que se colocavam: como constituir rapidamente uma nova força naval; qual a disponibilidade de marinheiros e oficiais da Marinha brasileira que não tivessem aderido à revolta; e uma incapacidade para contratar homens (estrangeiros) com experiência de mar para assegurar as guarnições dos navios que necessitava adquirir.

Este esforço de aquisição e organização de uma esquadra alternativa viria a receber várias denominações que na voz do povo ficaram conhecidas como: Esquadra Legal, Esquadra de Papel, Esquadra de Papelão, ou mesmo Esquadra Flint⁴.

Se bem que o Governo ainda mantivesse à sua disposição duas grandes unidades – o couraçado *Riachuelo* em Toulon (França) e o monitor *Bahia* em Mauá (Uruguai) –, existiu sempre o problema de uma vez regressadas ao Brasil as suas

guarnições aderissem, ou se juntassem, aos seus camaradas revoltosos.

De facto, a instabilidade política gerada durante a Guerra Civil Federalista⁵ (1893-95), uma verdadeira guerra civil, uma vez que o movimento de insurreição conseguiu controlar três Estados brasileiros e de forma significativa a baía de Guanabara, foi debatido o limite da legitimidade da União (presidência), o modelo político, o predomínio de elites económicas, e onde pelo menos durante os meses finais de 1893 a capacidade de Florentino Peixoto de se manter ao leme do Governo esteve realmente em causa.

A acção do Almirante Custódio de Melo utilizou a sua ascendência na Marinha brasileira para a usar como um corpo político com capacidade militar e tentar impor uma alteração do status político. Outra vantagem a seu favor era a localização das unidades navais revoltosas que geograficamente se encontravam directamente em contacto com o centro político e económico dos Estados Unidos do Brasil, o Distrito Federal (DF) do Brasil, Rio de Janeiro DF.

A perda da quase totalidade dos navios com capacidade militar por parte do Governo de Floriano Peixoto interditava a recuperação da abertura do acesso ao transporte de pessoas e mercadorias na baía de Guanabara, onde se situava o principal porto comercial do Brasil, mas também numa perspectiva militar de uma cabotagem com os Estados do Sul, onde as forças governamentais combatiam directamente com as forças federalistas, ou mesmo a um bloqueio de rotas de abastecimento com origem na Argentina, ou Uruguai das forças federalistas.

No entanto, a nível estratégico colocava-se um grave problema às forças navais revoltosas. A inexistência de locais seguros de abastecimento de car-

vão, munições e mantimentos, porque os depósitos ocupados por revoltosos tinham uma capacidade limitada e outras fontes de abastecimento ao seu alcance nas margens da baía de Guanabara estavam ocupadas e defendidas por forças governamentais.

Em pouco tempo o bloqueio naval⁶ colocado por forças revoltosas sobre o Rio de Janeiro DF, transformou-se num bloqueio “continental” colocado por forças governamentais sobre a Esquadra Revoltosa.

O processo de aquisição de unidades navais, por parte do Governo de Floriano Peixoto, foi um processo apressado e internamente criticado por ter sido executado por delegação a um agente estrangeiro, o banqueiro dos Estados Unidos da América, Charles R. Flint. No entanto, a celeridade do processo assim o exigiu⁷ e de facto as relações de Floriano Peixoto com o Governo americano durante o período de guerra civil mostraram-se vantajosas⁸.

Aos torpedeiros, para os quais se tinha planeado a responsabilidade de vir a neutralizar a esquadra insurgente, seguindo uma abordagem tipo *Jeune École*⁹, seriam ainda acrescentados alguns vapores mercantes armados, com a função de cruzadores-auxiliares.

Uma vez que a revolta era uma Revolta da Marinha, o Governo não tinha homens suficientes para guarnecer os navios adquiridos, o que levou simultaneamente ao engajamento de homens, mercenários e voluntários, no porto de Nova Iorque, para formar as guarnições, colmatando assim esta insuficiência. Em face da maioria dos homens serem americanos e da intervenção de Charles Flint, levou a que os próprios apoiantes do Governo de Florindo Peixoto viessem a baptizar a força naval governamental de “Esquadra Flint”.

DA AQUISIÇÃO À CONCENTRAÇÃO EM FERNANDO NORONHA

Muito pressionado por uma ameaça constante de bombardeamento naval por parte dos revoltosos sobre a cidade de Rio de Janeiro DF, o Presidente Floriano Peixoto, com o apoio do Partido Republicano do Estado de São Paulo e da maioria dos grandes proprietários de fazendas no Sul, conseguiu os meios políticos e financeiros para empenhar os seus embaixadores nos Estados Unidos e na Inglaterra, num processo de aquisição de navios de guerra.

Este processo viria a contribuir junto dos revoltosos como um factor de desmoralização, em que se acrescentava agora ao impasse da situação e à falta de apoio logístico uma anunciada chegada da Esquadra Governamental, municiada com armas inovadoras de grande capacidade destruidora, se bem que viesse ser discutível a capacidade operacional para as utilizar eficientemente em combate.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

A aquisição da frota¹⁰ de contingência por parte do Governo do Brasil foi iniciada com um apelo do Presidente Florindo Peixoto ao governo dos Estados Unidos, que acedeu à preparação de uma frota mercenária no seu território e, assim, grande parte dos navios foi resultado da intervenção de Charles Ranlett Flint¹¹, um homem de negócios de Nova Iorque com vários interesses económicos no Brasil.

Sobre o processo de aquisição de navios nos Estados Unidos da América¹², é possível conhecer um pouco do seu desenrolar através de notícias publicadas no “World”, pelo correspondente do diário “A Federação” em Nova Iorque, a 8 de Novembro de 1893; o público brasileiro tomou conhecimento, a 31 de Março de 1894, sobre as negociações efectuadas para a aquisição da esquadra legal.

Teria sido efectivamente o auxílio de Charles Flint à missão diplomática liderada por Salvador de Mendonça nos Estados Unidos da América, que reuniu a possibilidade de aquisição de um conjunto de navios, de valor militar variável com garantias mercenárias americanas, os quais vieram a contribuir para o fim da 2ª Revolta da Armada na baía de Guanabara. A isto se inclui a colaboração da Marinha americana na escolta à Esquadra Flint de forma encoberta, entre a América e Fernando Noronha (Brasil).

Este teria sido o primeiro momento documentado em que o Governo dos Estados Unidos da América, no seu interesse económico¹³ e de manutenção de um regime republicano brasileiro pró-americano, teve uma intervenção significativa e directa sobre os assuntos internos do Governo brasileiro¹⁴.

Os movimentos dos negociadores brasileiros, Almirante Maurity¹⁵ e Salvador de Mendonça¹⁶, foram largamente acompanhados por jornalistas¹⁷, que noticiaram intensamente os vários passos da missão. Neste caso, podemos considerar que a projecção mediática era do próprio interesse da comissão de negociadores, que terá funcionado como uma pressão psicológica sobre os responsáveis da Esquadra Revoltosa.

O processo de procurement descrito teve como objectivo o fornecimento de navios, armas e munições e foi conseguido por intermediação da Flint & Co., a quem o governo já tinha comprado anteriormente canhões de tiro rápido e torpedos. Ainda nos jornais americanos "World" e "New York Herald", posteriormente reproduzidos no jornal "A Federação" de Porto Alegre, de 31 de Março de 1894, saíram pormenores sobre a aquisição do *El Cid* (*Niterói*) e alvitradas as hipóteses de aquisição de outros navios que variaram entre o cruzador *Chicago* (4.500t) e o submersível *Baker* (20t), mas também sobre o en-

volvimento do Governo de Washington¹⁸ no financiamento contratado¹⁹ ao Banco Comercial Amsink & Co., em Nova Iorque, o qual também tinha interesses em companhias de comércio marítimo, como HAPAG²⁰ e a Hamburg Sud²¹.

Para além da aquisição dos navios, Charles Flint também terá conseguido recrutar homens para serviço nos navios e, neste contexto, vamos encontrar o sueco Nils Fock²² e do americano Joshua Slocum²³, contratados para servir no torpedeiro *ex-USS Destroyer*, depois denominado *Piratinini*, que nos deixaram memórias sobre as suas experiências na Esquadra Flint²⁴.

OS MERCENÁRIOS

O custo associado ao engajamento de marinheiros que a 28 de Janeiro 1894 zarparam para o Brasil, independentemente da nacionalidade viria ser muito elevado, com um valor de \$500 por alistamento de marinheiros, mais \$100 por três meses de serviço e para os oficiais, dependendo do posto, \$5.000 por três meses de serviço, com a possibilidade de mais \$5.000 por mais um período igual. No entanto, os pagamentos não ficaram a cargo de Charles Flint, mas sim directamente a cargo do Governo brasileiro.

A utilização de mercenários foi internamente debatida a nível de Governo e publicamente, em especial se se poderiam considerar como tal, ou não, os marinheiros americanos. Notícias como a publicada no jornal²⁵ "A República", do Pará, no artigo "A Frota Americana", foi argumentado que os marinheiros americanos não vinham para lutar contra os brasileiros, mas apenas para assegurar o transporte dos navios adquiridos, no trajecto entre Nova Iorque e Fernando Noronha, à imagem do que já se tinha verificado com marinheiros ingleses com o torpedeiro *Gustavo Sampaio*, vindo de Inglaterra.

O debate sobre esta situação não teve um veredicto final, mas a opinião que prevaleceu, e remarcada por Joaquim Nabuco²⁶, foi que as guarnições contratadas para auxiliar o Governo Federal eram "... a pior escória de flibusteiros americanos..."²⁷, para uma esquadra improvisada, composta de embarcações militares obsoletas e de alguns navios mercantes armados, ou seja, na opinião de Joaquim Nabuco uma Esquadra de Papel.

AQUISIÇÕES

Sempre com o apoio do Governo em Washington, ou de intermediários ligados a interesses do Governo britânico, em que não será de menos reconhecer os contactos existentes entre o Banco Comercial Amsink & Co., em Nova Iorque, e o sector naval na Alemanha.

Com esta oportunidade, o Governo de Floriano Peixoto negociou junto do Governo da Alemanha a aquisição de cinco torpedeiros (150t) produzidos nos Estaleiros de Schichau²⁸, em Elbing (Alemanha), um modelo moderno e de exportação da indústria militar alemã.

Esta flotilha ficou denominada como classe *Pedro Ivo*²⁹, (*N.º 1, ex-Eins*), nome do primeiro torpedeiro a ser incorporado. O segundo navio foi baptizado como *Pedro Afonso* (*N.º 2, ex-Zwei*), o terceiro como *Silvado* (*N.º 3, ex-Drei*), o quarto *Silva Jardim* (*N.º 4, ex-Vier*) e último e quinto *Bento Gonçalves* (*N.º 5, ex-Funf*).

Eram torpedeiros de 44m equipados com 3 tubos de torpedo Schwartzkopff 350mm (14in) e 2 canhões Hotchkiss 37mm/RC (Revolving Cannon 5 Barrel), com uma velocidade máxima de 20 nós.

As aquisições dos cinco torpedeiros Schichau³⁰ tiveram lugar nos finais de 1893, por intermédio de uma firma inglesa junto do Governo alemão, que

posteriormente providenciou o envio destes torpedeiros para o Brasil, em navegação por mar, tendo estes passados pela ilha da Madeira (Portugal), antes de se dirigirem para Pernambuco, eventualmente com paragem em Fernando Noronha até que aportaram em Recife, em Janeiro de 1894.

Durante a deslocação da Esquadra Governamental para Sul em direcção ao Rio de Janeiro, quando navegavam entre o Cabo Frio e o Rio de Janeiro, perante a fraca iluminação nocturna, fraca visibilidade e a agitação do mar, o torpedeiro *Silva Jardim*, *N.º 4*, que se deslocava a reboque, colidiu com o contratorpedeiro *Gustavo Sampaio* (465t) e afundou-se a pique³¹.

O torpedeiro *Bento Gonçalves N.º 5*, que foi o segundo navio a ostentar esse nome na Marinha do Brasil, em homenagem ao Coronel Bento Gonçalves da Silva e um dos chefes da Revolução Farroupilha, viria a tomar parte no ataque ao couraçado *Aquidaban*, na barra Norte de Santa Catarina com o torpedeiro *Gustavo Sampaio* que atingiu o couraçado³².

A aposta nestes cinco modernos torpedeiros em muito foi influenciada pela ideia da capacidade destruidora da nova arma, o torpedo móvel, que à data já contava com um afundamento de peso, em 23 de Abril de 1891, durante a Guerra Civil Chilena, onde o couraçado *Blanco Encalada* (3.500t) se tinha afundado em poucos minutos após ter sido atingido por um torpedo Whitehead de 350mm (14in) lançado pelo torpedeiro *Almirante Lynch*³³.

Na época, a ideia de destruição em torno desta nova arma, acompanhada por uma propaganda sobre a eficácia da mesma, não só influenciou a aposta governamental, como provocou certamente uma preocupação acrescida aos revoltosos, que uma vez dentro do espaço confinado da baía de Guanabara iriam ficar numa

posição taticamente desvantajosa se atacados por torpedeiros.

O Governo de Floriano Peixoto também adquiriu em Outubro de 1893, na Inglaterra, um sexto torpedeiro (lança-torpedeira), *Moxotó* (depois *Sabino Vieira*), um pequeno navio de 16,5t fabricado nos Estaleiros Yarrow, que conseguia alcançar uma velocidade máxima de 16 nós.

Este foi enviado para os Estados Unidos da América, embarcado em transporte marítimo, onde foi entregue aos Estaleiros de Nova Iorque. Colocado em fabrico para armar, junto a outros navios também adquiridos para a função de lanchas-torpedeiras em Nova Iorque.

Foram instaladas 2 peças de 37mm Hotchkiss 37mm/RC (Revolving Cannon 5 Barrel) e um tubo para torpedos Howell de 14,2in, para a utilização de torpedos Howell Mark 1, de 14,2in, que tinham 25 nós de velocidade e um alcance de 366m³⁴.

À data os torpedos Howell ainda apresentavam alguma vantagem na estabilidade direccional em relação aos torpedos Whitehead, ou Schwartzkopff, como tinha sido atestado numa competição patrocinada pelo Congresso dos Estados Unidos da América em 1883. Isto devido à utilização interna de uma roda de balanço que oferecia um efeito de giroscópio melhorado.

Outras lanchas-torpedeiras adquiridas pelo Governo brasileiro, mas na América, foram igualmente adaptadas nos estaleiros de Nova Iorque, refira-se a *Poti* (30t, ex-*Javelin* e posterior *Tamborim*), e a *Inhanduary* (17t, ex-*Feiseen*), construídas em madeira nos estaleiros Messers, Gardner & Mosher, em Nova Iorque, e a *Greenhalgh* (13t) comprada à A.B. Wood & Co. que se encontrava em reparações de proa depois de ter ficado muito danificada numa colisão. Todas receberam um armamento standard: 2 canhões 37mm Hotchkiss 37mm/RC e 1 tubo para torpedos Howell de 14,2in.

É de referir que a *Poti* (ex-*Javelin*), que pertencia anteriormente a Charles Flint, depois de armada foi colocada em berço no convés do *Niterói* (ex-*El Cid*), onde foi transportada para o Brasil, mas ao chegar a Salvador durante a manobra de reflutuação sofreu danos com gravidade³⁵, que a inutilizaram durante o restante tempo da campanha. A *Greenhalgh*, que era uma embarcação construído em mogno e carvalho, de 13t e uma velocidade máxima de 30 nós, acabaria por ficar instalada no convés do *Niterói* para ser utilizado como lança-torpedeira.

De Inglaterra veio ainda o torpedeiro *Gustavo Sampaio* (ex-*Aurora*) da Armstrong.

ESQUADRA GOVERNAMENTAL³⁶

Nome	Tipo	Deslocamento	Velocidade	Lançamento	Proveniência
<i>Riachuelo</i>	Couraçado	5.700t	16,5 nós	1883	Marinha brasileira Estava em França (Toulon)
<i>Bahia</i>	Monitor	1.000t	10 nós	1865	Marinha brasileira Estava no Uruguai (Mauá)
<i>Benjamin Constant</i>	Cruzador	2.750t	15,5 nós	1892	Marinha brasileira Estava em França (Toulon)
<i>Parnaíba</i>	Corveta mista	840t	13 nós	1878	Marinha brasileira

Nome	Tipo	Deslocamento	Velocidade	Lançamento	Proveniência
<i>Primeiro de Março</i>	Corveta mista	780t	10 nós	1881	Marinha brasileira (Corumbá)
<i>Tiradentes</i>	Canhoneira mista	800t	12 nós	1892	Marinha brasileira Estava no Uruguai (Mauá)
<i>Cabedelo</i>	Canhoneira (aço)	200t	??	1886	Afundada por explosão em 1893
<i>Cananeia</i>	Canhoneira (aço)	210t	9 nós	1890	Afundada pelo cruzador <i>República</i> (15/11/1893)
<i>Braconnot</i>	Canhoneira (madeira)	160t	9 nós	1872	Marinha brasileira
<i>Niterói</i> (ex- <i>El Cid</i>)	Mercante armado (cruzador-auxiliar)	4.600t	17 nós	1893	Estados Unidos da América (Nova Iorque)
<i>Parnaíba</i>	Corveta (madeira)	742t	11,5 nós	1878	Marinha brasileira
<i>Andrada</i> (ex- <i>America</i>) (ex- <i>Britannia</i>)	Mercante armado (cruzador-auxiliar)	2.500t	17 nós	1890	Estados Unidos da América (Nova Iorque)
<i>São Salvador</i>	Mercante armado (cruzador-auxiliar) (tênder e hospital)	2.600t	??	1890	??
<i>Itaipu</i>	Mercante armado (cruzador-auxiliar)	2.600t	14 nós	1890	Companhia Nacional de Navegação Costeira
<i>Santos</i>	Mercante armado (cruzador-auxiliar)	165t	??	1893	??
<i>Tamborim</i> (ex- <i>Potí</i>) (ex- <i>Javelin</i>)	Yacht armado (torpedeiro de porto)	30t	18 nós	1893	Estados Unidos da América (Nova Iorque)
<i>Inhandua</i> (ex- <i>Feiseen</i>)	Yacht armado (torpedeiro de porto)	17t	23 nós	1893	Estados Unidos da América (Nova Iorque)
<i>Sabino Vieira</i> (ex- <i>Moxotó</i>)	Torpedeiro Yarrow (torpedeiro de porto)	16,5t	10 nós	1893	Inglaterra
<i>Greenhalgh</i>	Torpedeiro (torpedeiro de porto)	13t	30 nós	??	Estados Unidos da América (Nova Iorque)
<i>Piratini</i> (ex- <i>Ericson</i>)	Torpedeiro	??	??	??	Estados Unidos da América (Nova Iorque)
<i>Gustavo Sampaio</i> (ex- <i>Aurora</i>)	Torpedeiro Armstrong	465t	16 nós	1893	Inglaterra
<i>Pedro Ivo</i> (ex- <i>Eins</i>),	torpedeiro Schichau	150t	20 nós	1893	Alemanha
<i>Pedro Afonso</i> (ex- <i>Zwei</i>),	torpedeiro Schichau	150t	20 nós	1893	Alemanha
<i>Silvado</i> (ex- <i>Drei</i>)	torpedeiro Schichau	150t	20 nós	1893	Alemanha

ARMAS EXPERIMENTAIS

Para os investigadores em história das ciências e tecnologias ligados ao armamento militar, no período entre o final da Guerra do Paraguai e a deflagração da 2ª Revolta da Armada, ocorreram grandes novidades no campo tecnológico.

Foi um momento em que se procuraram soluções inovadoras e se tentou aplicar as novas tecnologias a soluções experimentais, ou seja, soluções destrutivas que desbloqueassem os equilíbrios formais.

Assim, na esperança de compensar uma inferioridade tática objectiva, relativamente à capacidade de combate inimiga, foram tentadas soluções experimentais, acompanhadas por uma máquina propagandística, com a finalidade de desmoralizar o inimigo.

Foi neste contexto, em que o relacionamento internacional do Governo de Floriano se tinha voltado prioritariamente para os Estados Unidos, em detrimento do europeísmo que caracterizou a política externa do Antigo Regime, que se definiu uma estratégia para a força naval governamental, ou seja, um objectivo específico suportado por soluções tecnológicas disponíveis para a criação das condições necessárias para desferir um ataque directo ao coração de Esquadra Revoltosa, o *Aquidaban*.

Assim, para além dos torpedeiros, o Governo de Floriano Peixoto adquiriu, nos Estados Unidos da América, navios armados com três inventos inovadores, sobre os quais os criadores e os jornais falavam maravilhas.

CANHÃO PNEUMÁTICO

Para além de outro armamento a instalação de um canhão pneumático Zalinsky³⁷

na proa do cruzador-auxiliar *Niterói* foi uma dessas opções, mas que não chegaria a disparar em fúria sobre a Esquadra Revoltosa. Registou-se um tiro experimental realizado em Recife, antes de seguir para o Rio de Janeiro, um segundo disparo a 13 de Março sobre a ilha do Pai no Rio de Janeiro, e terá ainda executado um terceiro e quarto disparos sobre posições terrestres na ilha de Santa Catarina, antes do afundamento do *Aquidaban* a 16 de Abril.

Montado sobre o convés, o canhão pneumático construído por Cald Spring, de 16,46m de comprimento³⁸ e calibre de 15in (381mm), com uma guarnição de 14 artilheiros. Tinha a capacidade de lançar torpedos aéreos com carga de nitroglicerina, de diversos pesos e a diferentes alcances.

Estes foram adquiridos à Pneumatic Dynamite Gun Company de Nova Iorque, com diferentes tamanhos, mas todos equipados com uma hélice posterior que lhes dava um movimento rotativo que equilibrava a trajectória³⁹.

Com um peso de carga explosiva de 500 libras (250Kg) era possível alcançar 1,6Km e com uma carga de 200 libras (91Kg) 3,7Km, distâncias que ainda poderiam ser ajustadas por uma regulação da pressão pneumática. Este tipo de canhão experimental, já estava ao serviço da Marinha Americana, montado no navio *USS Vesuvius*.

As memórias do engenheiro sueco e especialista em armas Nils Fock referem que este trabalhava no canhão pneumático de John Ericsson, em Nova Iorque, quando o Governo brasileiro lhe ofereceu um lugar na Esquadra Governamental, como comandante de artilharia num dos cruzadores-auxiliares então adquiridos. Anteriormente já tinha trabalhado no fabricante de armas Maxim Gun Company, nos finais da década de 1880, e desde que se tinha transferido para Nova Iorque tra-

balhava no fabricante de armas The Pneumatic Gun Company.

TORPEDO DIRIGÍVEL, EDISON-SINS

Um torpedo Sins-Edison foi instalado no cruzador-auxiliar *Andrada*⁴⁰, mas por não ter sido acompanhado por homens capazes de o manejar, ou por ter queimado uma das bobinas internas, a arma ficou inutilizada.

Tratava-se de um torpedo eléctrico comandado à distância, através de um cabo que se desenrolava e que estava ligado a um painel de comando, onde o operador o guiava até ao alvo. Com uma carga de 500 libras (250Kg) tinha um alcance de 2 milhas (3.200 Km) a uma velocidade de 20 nós, era dirigido electricamente à distância através de um contacto visual entre as guias, que ficavam acima da linha de água, e o piloto que ficava a bordo do navio⁴¹.

CANHÃO SUBMARINO, WALDEN-LASSOE

A aquisição do *Piratini* (ex-*USS Destroyer*) terá sido a mais desconcertante das aquisições efectuadas pelo Governo brasileiro, se bem que lhe estivesse associado um armamento inovador, um canhão submarino, ou torpedo com propulsão de canhão (pólvora) e a capacidade de submergir parcialmente.

Este iniciou a sua viagem para o Brasil a partir da baía de Fort de France, Nova Iorque, em Dezembro de 1984, amarrado ao rebocador oceânico americano *Santuit*, pertencente ao porto de Boston. Mesmo rebocado teve uma avaria durante a viagem e foi obrigado a aportar em Port de Prince (Martinica), de onde seguiu posteriormente para a ilha de Fernando Noronha onde aportou a 18 de Janeiro. Foi entregue à Esquadra

Legal a 13 de Fevereiro no porto de Salvador, na Bahia. As incapacidades de navegação demonstradas levaram a que o Governo brasileiro rejeitasse o navio, não pagasse a contratação, e ainda, o péssimo estado de conservação e in experiência da guarnição levasse a que o *Piratini* se afundasse⁴².

Mas o interesse inicial para a aquisição vinha da sua arma experimental⁴³ e da procura de novas armas com capacidade para destruir o *Aquidaban*.

A capacidade semissubmersível do navio do engenheiro Ericsson⁴⁴, equipado com um canhão submarino de 16in, e uma velocidade de 10 nós, oferecia uma boa possibilidade de não ser visto ao se aproximar mergulhado até ao alvo. O seu canhão submarino tinha a capacidade de disparar um projectil de 726Kg, com uma carga de 7,5kg de pólvora a uma distância de 60 a 90 metros. Este canhão seria ainda aperfeiçoado por Walden F. Lassoe, em especial no que se relaciona com os projecteis, cuja capacidade de carga se elevou para 138Kg de pólvora.

No entanto, quando foi adquirido em Nova Iorque, já não era o seu canhão submarino a vantagem procurada, mas sim a sua capacidade de submergir parcialmente, já que o tubo colocado abaixo da linha de água terá sido adaptado para utilizar torpedos Howell de 14,2in e acrescentado 1 canhão de 37mm Hotchkiss.

A RESPOSTA NAVAL GOVERNAMENTAL NO FINAL DA REVOLTA

O Almirante Jerónimo Francisco Gonçalves tomou o comando da futura Esquadra Legal no porto de Montevideo, no Uruguai, a 21 de Outubro de 1893, onde chegou a bordo do navio a vapor *Thames*, de bandeira inglesa⁴⁵. Posteriormente, retornou a Montevideo a bordo do vapor *Itaipu*, a 22

de Janeiro de 1894, data que poderá ser considerada como referência para o início operacional da Esquadra Legal.

No entanto, as notícias sobre a formação e organização da Esquadra Legal eram incertas e será interessante referir que na nota informativa, nº 105, do Capitão de Fragata Augusto de Castilho⁴⁶, comandante da força naval portuguesa, estacionada na baía de Guanabara, a 30 de Outubro de 1893, dirigida ao Almirantado em Lisboa, referia uma indicação repetida que o Governo de Floriano Peixoto, em que no início de Novembro o Governo teria à sua disposição uma Divisão Naval vinda do Sul, sob o comando do Contra-Almirante Jerónimo Francisco Gonçalves, constituída com seguintes navios: cruzador *Tiradentes*, monitor *Bahia* e um grande cruzador comprado à Argentina, o *Nove de Julho*, e mais alguns torpedeiros, referindo ainda a vinda de navios de uma Divisão Naval do Norte⁴⁷.

Uma nova nota informativa⁴⁸, nº 109, de 2 de Novembro de 1893, referia que os navios *Tiradentes* e *Bahia*, acompanhados por dois cruzadores-auxiliares *Desterro* e *Santos*⁴⁹, ainda se encontravam no Rio da Prata e que o cruzador *República* da força revoltosa se encontrava em Montevidéu (Uruguai) a abastecer de carvão e água⁵⁰.

Isto significava que nem toda a força naval revoltosa se encontrava dentro da baía de Guanabara. O couraçado *Aquidaban* encontrava-se efectivamente em Santa Catarina e o cruzador *República* ainda operava na região Sul do Brasil, o que obrigava a montar uma operação por fases, tal como referido pelo Coronel Cláudio Moreira Bento, a propósito da Revolução Federalista e da acção da Marinha Governamental⁵¹, na *Revista Marítima Brasileira*⁵², em 1954.

Como anteriormente referido, na mesma data em que o Almirante Francisco

Gonçalves chegou a Montevidéu, 22 de Janeiro de 1894, a Norte do Rio de Janeiro a Esquadra Legal zarpuo do Recife (PE) com destino a Salvador (BA) onde permaneceu todo o mês de Fevereiro, em trabalhos de adestramento e instrução das improvisadas guarnições, mas enquanto isto, as forças navais revoltosas mantinham a pressão na baía de Guanabara, sob o comando do Almirante Saldanha da Gama, numa tentativa desesperada para tomar a Ponta da Armação⁵³, em Niterói, até 28 de Fevereiro, mas falhada.

Com o início de Março chegou o fim da capacidade operacional da Esquadra Revoltosa e toda a força de resistência material, física e moral dos revoltosos é perdida. Deu-se, então, início ao processo de fuga dos revoltosos para dentro dos navios portugueses e a subsequente acção humanitária portuguesa de asilo dos revoltosos, a 13 de Março, com os quais os navios portugueses acabaram por sair da baía de Guanabara, rumo à Argentina a 18 de Março.

A TOMADA DE BAÍA DE GUANABARA

Com a Esquadra Legal fundeada junto ao ancoradouro da Praia Vermelha, mesmo à entrada da baía de Guanabara (Rio de Janeiro), no dia 11 de Março de 1894, o Governo de Floriano Peixoto informou o corpo diplomático de que, findas 48 horas, iriam começar as operações contra os revoltosos, em terra e na baía.

Durante este período os navios da Esquadra Legal dirigiram-se até à Ilha dos Porcos Grande (Angra dos Reis) e posteriormente para junto das Ilhas Mariçás, onde a 13 de Março, findo o prazo, os navios governamentais levantaram ferro e se dirigiram para a barra da baía de Guanabara onde chegaram perto do meio-dia.

Os navios ao entrarem na baía foram saudados com tiros de artilharia das for-

talezas: Lage, Santa Cruz, Gragoatá e Armação, as quais suportaram durante os seis meses combates quase diários, vindo a fundear defronte à cidade de Niterói, um dos pontos mais castigados pelo fogo de artilharia dos revoltosos.

É interessante verificar a conjugação de datas e manobras que a Esquadra Legal executou entre o dia 10 e 13 de Março, o que permitiu aos revoltosos chegarem aos navios portugueses sem constrangimentos, sem qualquer acção imprevista de captura dos revoltosos ou em especial do Almirante Saldanha da Gama, durante a entrada a bordo das corvetas portuguesas *Mindelo* e *Afonso de Albuquerque*.

Era do perfeito conhecimento do Almirante Francisco Gonçalves a rendição dos revoltosos no dia anterior e que estes tinham sido acolhidos como asilados a bordo de duas corvetas portuguesas, uma situação diplomaticamente complexa.

A Esquadra Legal entrou na barra da baía de Guanabara na tarde de 13 de Março e no dia seguinte apoiaram as forças governamentais terrestres a eliminar os últimos focos de resistência, em especial na intervenção contra os revoltosos que resistiam na Ilha de Paquetá.

Terminada a acção, a força naval manteve-se durante os restantes dias de Março e os primeiros de Abril na baía de Guanabara, na preparação da expedição a Santa Catarina⁵⁴.

A TOMADA DA ILHA DE SANTA CATARINA

A Esquadra Legal recebera o epíteto de Esquadra de Papel de forma injustificada. Esta demonstrava operacionalidade e coordenação sob o comando do Almirante Francisco Gonçalves, tanto mais que serviu os propósitos na sua primeira

acção na baía de Guanabara e agora se preparava para um embate directo com o couraçado *Aquidaban*.

Estruturada em três Divisões – 1ª Divisão sob o comando do Capitão de Fragata Álvaro Nunes Belfort, 2ª Divisão sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Gaspar da Silva Rodrigues, e 3ª Divisão sob o comando directo do Almirante Jerónimo Francisco Gonçalves⁵⁵ –, a 8 de Abril, a Esquadra Legal zarpu da baía de Guanabara em direcção a Sul.

A 9 de Abril a corveta *Parnahyba* ficou no porto de Santos (SP). A esquadra continuou a navegar e deu entrada a 11 em Porto Belo (SC), onde tomou conhecimento que o *Aquidaban* se encontrava fundeado na baía Norte de Santa Catarina (SC), junto à fortaleza de Santa Cruz de Anhatomirim. O reconhecimento da baía de Santa Catarina foi efectuado pelo cruzador-auxiliar *Itaipu* no dia 12 de Abril, que validou a presença do couraçado *Aquidaban* aí fundeado.

O ataque da Esquadra Legal teve início com um bombardeamento sobre a fortaleza de Santa Cruz de Anhatomirim, nos dias 13 e 14 de Abril, respectivamente, pelos cruzadores-auxiliares *Andrada* e *Itaipu*, sem danos próprios.

Na madrugada do dia 16 de Abril a Esquadra Legal suspendeu da enseada dos Ganchos, onde permanecia fora do alcance das armas inimigas, e antes do nascer do sol deslocou-se para uma posição de tiro. Um grupo ficou a bombardear novamente a fortaleza de Santa Cruz de Anhatomirim, com o cruzador *Tiradentes* e os cruzadores-auxiliares *Santos* e *Itaipu*, e outro grupo a bombardear a fortaleza de São José da Ponta Grossa, com os cruzadores-auxiliares *Andrada* e *Niterói*.

Esta manobra de bombardeamento definia tacticamente uma acção de fogo preparatória para desviar a atenção dos de-

fensores e mascarar o ataque principal que iria decorrer sobre o couraçado *Aquidaban*.

Às 3 horas da manhã, abrigados pela escuridão, teve início o ataque principal formado pela flotilha de torpedeiros, composta pelo *Gustavo Sampaio*, *Pedro Afonso* e *Silvado*, que avançou sobre o couraçado *Aquidaban* que se encontrava imóvel perto da fortaleza de Santa Cruz de Anhatomirim.

Às 3h30min os torpedeiros chegaram à distância de tiro e lançaram os seus torpedos, mas seria o torpedo lançado pelo torpedeiro *Gustavo Sampaio* que viria a atingir o couraçado junto à proa, a bombordo, incapacitando-o de voltar ao mar.

O couraçado foi abandonado e as forças revoltosas retiraram-se da enseada de Canasvieiras, o que foi testemunhado pelo cruzador alemão *Anacona*, que presenciou o combate.

A estratégia delineada pelo Almirante Francisco Gonçalves ao projectar e sequenciar os ataques, para durante o período de madrugada, deu-lhe a vantagem necessária para a aproximação dos torpedeiros e limitou a acção da artilharia de costa e do *Aquidaban*, as quais poderiam ter reagido a partir das suas posições se tivessem uma maior visibilidade, ou seja, se o ataque tivesse ocorrido de dia.

O resultado do combate naval do dia 16 de Abril de 1894 representou o fim da força naval rebelde, se bem que a luta armada continuasse até 1895 em terra, no Estado do Rio Grande do Sul. Refira-se que no dia anterior o Almirante Custódio de Melo, comandante da força naval revoltosa no Sul, já se tinham inteirado da situação crítica em que se encontrava e que era impossível ao cruzador *Aquidaban* se retirar da Ilha de Santa Catarina. Isto levou a que as

forças revoltosas reembarcassem em Santa Catarina nos navios *República*, *Uranus*, *Meteoro*, *Iris* e *Esperança*, e tomassem rumo à Argentina onde se exilaram e abandonaram os navios.

CONCLUSÃO

Será sempre interessante perceber que as circunstâncias determinaram as soluções tomadas, mas houve por parte do Governo uma preocupação directa em destruir o coração da revolta, através do afundamento do *Aquidaban*.

Foram vários os factores que limitaram a manobra da Esquadra Revoltosa: a necessidade de pressionar o Governo que se encontrava ao alcance das suas armas na baía de Guanabara; a necessidade de marcar uma posição de força para obtenção de um reconhecimento internacional, e; principalmente um problema logístico de abastecimento de carvão e munições, cuja solução a Esquadra Revoltosa só poderia encontrar nos paíais das fortalezas que circundavam a baía de Guanabara.

Para o Governo, a solução de adquirir um novo conjunto de navios permitiu, dentro das suas possibilidades económicas e temporais, focar um modelo de navios específicos para a missão de destruição do *Aquidaban*, por um lado focado em torpedos móveis, fossem Whitehead, Schwartzkopff, Howell, ou armas experimentais, mas também numa oportunidade de aproveitar a desvantagem anímica e cansaço (baixo moral), para quebrar a resistência que ainda encontravam.

A Esquadra Legal serviu o seu propósito, numa oportunidade de pleno aproveitamento da situação estratégica em que o tempo se tornou o maior aliado do Governo.

FONTES

Arquivos

Academia de História Militar Terrestre do Brasil – AHIMTB

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

Hemeroteca Digital Brasileira – Biblioteca Nacional Brasil – HDB

Hemeroteca Digital Municipal de Lisboa, Portugal, Lisboa – HML

Jornais e Revistas

A Federação, Brasil, Porto Alegre

A República, Órgão do Partido Republicano, Brasil, Pará

Naval History Magazine, US Naval Institute, Annapolis

O Ocidente, Portugal, Lisboa

Revista da Marinha Brasileira, Brasil, Rio de Janeiro

Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, Brasil, Santa Catarina

Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro

Revista Villegagnon, Brasil, Rio de Janeiro

Documentação

BARRETO, Aníbal (1958), *Fortificações do Brasil*, BR Rio de Janeiro, Estabelecimentos Gráficos Monte Scopus Lda.

BENTO, Cláudio Moreira (1993), “A Preósito da Revolução Federalista – A Esquadra Legal (ou de Papelão) e o seu comandante Almirante Goncalves”, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico* de Santa Catarina, 3ª Fase, n.12, 1993, BR Santa Catarina.

<http://www.ahimtb.org.br/A%20ESQUADRA%20LEGAL%20E%20O%20SEU%20COMANDANTE%20ALTE%20JERONIMO%20GONÇALVES.pdf> (consultado em 2024/04/02).

BENTO, Cláudio Moreira (2016), *A Esquadra Legal ou Esquadra de Papelão e suas vitórias no Rio de Janeiro e Santa Catarina na Revolta da Esquadra 1893-1894*, BR Pelotas, Academia Militar das Agulhas Negras. <http://www.ahimtb.org.br/A%20Esquadra%20Legal%20ou.pdf> (consultado em 2024/03/02).

BOITEUX, Colbert Demaria (1954), “Tentativa revolucionária no Brasil”, in *Revista Marítima Brasileira*, Ano LXXIV, Outubro, Novembro, Dezembro de 1954, n. 4, 5 e 6.

BRANFILL-COOK, Roger (2014), *Torpedo: the complete history of the world's most revolutionary naval weapon*, S Yorkshire (UK), Seaforth Publishing, e-Book

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

DONATO, Hernâni (1996), *Dicionário das batalhas brasileiras*, São Paulo, IBRASA.

ELWELL, Howard P. (1893), "Arming of the Brazilian Cruisers Nictheroy and America", in *Proceedings of the United States Naval Institute*, vol. XIX, n. 4, p. 393.

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

GARDINER, Robert (2002). *Conway's All the World's Fighting Ships: 1860-1905*. London, Conway, 2002

GRAYSON, Stan (2017), *A Man for All Oceans: Captain Joshua Slocum and the First Solo Voyage Around the World*, New Bedford (USA), New Bedford Whaling Museum.

HDB - "A Federação", Porto Alegre, Sábado, 31 de Marco de 1894, Ano XI, n.75. http://memoria.bn.br/pdf/388653/per388653_1894_00075.pdf (consultado em 2024/04/15).

HDB - "A República", Órgão do Partido Republicano, Ano 4, 13 de Dezembro de 1893, n. 741, Pará. http://memoria.bn.br/pdf/704440/per704440_1893_00741.pdf (consultado em 2024/04/15).

HML – "Os acontecimentos no Brasil", in *O Ocidente*, Ano 17, XVII Volume, n. 542, 11 de Janeiro de 1894 https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/obras/ocidente/1894/N542/N542_master/N542.pdf (consultado em 2024/04/14).

HUDSON, Rex A. (1997), *Brazil: A Country Study*, USLC - U.S. Library of Congress, Washington: GPO for the Library of Congress.

<http://countrystudies.us/brazil/15.htm> (consultado em 2024/03/03)

MARTINS, Helio Leoncio. *A Revolta da Armada (1893)*, in *História Naval Brasileira*. Volume 5, tomo 1A. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1995.

MENDONÇA, Lauro N.F. (1991). "A Torpedeira Tamborim (ex-Poty)", in *Revista Marítima Brasileira*, vol 111, n.7/9 e 10/12, Jul/Set e Out/Dez, 1991.

MENDONÇA, Lauro N.F. (2004). "O destroyer com canhão submarino", in *Revista Marítima Brasileira*, vol. 124, 04/06, Abr/Jun 2004.

NABUCO, Joaquim (1896), *A intervenção estrangeira durante a Revolta de 1893*. BR Rio de Janeiro, Tipografia Leuzinger.

RMB - *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, Ministério da Marinha, Ano LXXIV, Outubro, Novembro e Dezembro, n. 4,5 e 6, 1956, pp. 141, 164.

SANTOS-FILHO, Pedro Gomes dos (2012). "A História do Canhão Misterioso", in *Revista Villegagnon*. <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000005/000005a6.pdf> (consultado em 2024/03/21).

SYMONDS, Craig L. (2007), "Odyssey of Ericsson's Ironclad," in *Naval History Magazine*, April 2007, vol. 21, Number 2, US Naval Institute. <https://www.usni.org/mag>

azines/naval-history-magazine/2007/april/odyssey-ericssons-ironclad (consultado em 2024/04/20).

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

USDS (1919), *Diplomatic Papers Relating to the Foreign Relations of the United States*, vol. II, United States Department of State.

<https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1919Parisv02> (consultado em 2024/04/12).

WILMOT, Eardley (2004), "The Sims-Edison Torpedo", in *Engineering* – University of Melbourne, vol. 51, 1 May 1891, p. 536. <https://www.torp.esrc.unimelb.edu.au/biogs/E000115b.htm> (consultado em 2024/03/27)

NOTAS

¹ Rex. A Hudson (1997).

² Menos o *Riachuelo* que se encontrava em Toulon, França.

³ Helio Leoncio Martins (1893).

⁴ Idem.

⁵ Idem.

⁶ Bloqueio naval, estratégia para impedir a actividade comercial, ou movimentação de forças navais hostis, seja para provocar confronto directo, ou impedir manobras de suporte logístico.

⁷ A proibição levantada pela força naval internacional presente na baía de Guanabara, que incluiu progressivamente uma maior presença da US Navy, impediu que os rebeldes bombardeassem a cidade do Rio de Janeiro e deu tempo para o Governo se armar, fortalecer as posições terrestres e realizar no exterior uma política com vistas à obtenção de navios. Steven Topik (2009), pp. 242-245.

⁸ Os esforços diplomáticos governamentais aceleraram a intervenção americana para romper o bloqueio naval rebelde na baía de Guanabara, que levou a um aumento da presença naval americana e que o Almirante Benham, comandante da força naval americana, assumisse o comando das forças internacionais presentes. Steven Topik (2009). pp. 257-258; p. 262.

⁹ Tipo *Jeune École*, porque a aquisição dos navios tinha um objectivo específico de ataque a uma força pontual e localizada, muito diferente e um objectivo de domínio do mar, como preconizado por Mahan, 1890, *The Influence of Sea Power upon History*.

¹⁰ Stan Grayson (2017).

¹¹ Charles Ranlett Flint (1850-1934) foi diplomata, banqueiro e homem de negócios ligado ao comércio da borracha. Fundou a Computing-Tabulating-Recording Company que mais tarde veio a ser a IBM, e da US Rubber. Para além de intermediário para a aquisição de navios para a Marinha brasileira, também efectuou aquisições para a Marinha do Chile e para o Japão durante o conflito sino-japonês (1894-1895).

¹² HDB, "A Federação" (1894), 32 de Março.

¹³ O Brasil era à data um grande abastecedor de matérias-primas dos Estados Unidos da América, com café (75% da produção mundial), borracha, açúcar, tabaco, etc.

¹⁴ Rex. A Hudson (1997).

¹⁵ Joaquim António Cordovil Maurity (1844-1915). Herói condecorado da Guerra do Paraguai, pelos feitos na passagem de Humaitá, foi Almirante da Armada Imperial Brasileira e posteriormente da Marinha do Brasil.

¹⁶ Salvador de Menezes Drummond Furtado de Mendonça (1841-1913) foi advogado, diplomata e romancista, um dos fundadores da Academia Brasileira de Letras e ideólogo do Movimento Republicano no Brasil.

¹⁷ É referido no jornal "A Federação", de Porto Alegre, em 31 de Março de 1894, o acompanhamento que os repórteres do jornal americano "World" fizeram à questão, em "A Intervenção Estrangeira durante a Revolta de 1893".

¹⁸ USDS (1919), p. 299.

¹⁹ O nome Amsink está relacionado à alta finança internacional, com especiais ligações à Alemanha, mas também a Portugal, já que um membro da família, Gustavo Amsink, foi encarregado interino de Negócios de Portugal nos Estados Unidos da América, entre 1876 e 1878, ou seja, durante o período imperial brasileiro. <https://portaldiplomatico.mne.gov.pt/relacoesbilaterais/paises-geral/titulares/estados-unidos-da-america-titulares> (consultado em 2024/04/15).

²⁰ HAPAG, Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG), também conhecida internacionalmente por Hamburg America Line, era uma empresa alemã de transatlânticos estabelecida em Hamburgo, em 1847.

²¹ Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft A/S & Co KG, conhecida também internacionalmente por Hamburg Sud, era uma empresa alemã de transportes marítimos, fundada em 1871.

²² Nils Fock apresentou-se a Salvador Mendonça como oficial do Exército sueco. Serviu com Joshia Slocum no *Piratini* (ex. *USS Destroyer*).

²³ Joshua Slocum (1844-1909), nascido no Canadá, naturalizou-se americano. Foi um aventureiro e o primeiro homem a circum-navegar o mundo de forma solitária (1891-92). Autor de diversa literatura de viagens e memórias sobre a sua intervenção na Esquadra Legal, em 1893-94.

²⁴ Craig L. Symonds (2007).

²⁵ HDB, "A República" (1893).

²⁶ Joaquim Aurélio Barreto Nabuco de Araújo (1849-1910) foi um político, diplomata, historiador, jurista, orador e jornalista brasileiro. Um dos fundadores da Academia Brasileira de Letras. Distinguiu-se como diplomata do Império do Brasil (1822-1889). Entre 1905 e 1910, foi embaixador dos Estados Unidos do Brasil nos Estados Unidos da América. Foi agraciado com o grau de doutor *honoris causa* em Letras pela Universidade Yale.

²⁷ Opinião de Joaquim Nabuco, em A Intervenção Estrangeira durante a Revolta de 1893.

²⁸ Os Estaleiros de Schichau foram líderes na construção de navios torpedeiros, tendo exportado para todo o Mundo. Para além do Brasil, outros clientes foram as Marinhas da China (1885), Império Otomano (1886), Itália (1886), Áustria-Hungria (1886), Japão (1892), Rússia (1893), Roménia (1895), Noruega (1895), Suécia (1896), Dinamarca (1911) e Argentina (1911), inclusivamente venderam um torpedeiro aos Estados Unidos da América, em 1897.

²⁹ É interessante verificar que não é consensual a denominação de alguns destes navios, em concreto dois navios que sofreram danos e que não entraram em acção, refira-se o *Silva Jardim* denominado *Panne* e o *Bento Gonçalves* denominado *Pernambuco* no anuário da Conway's 1860-1905, mas correctamente indicada a origem Schichau.

³⁰ *Revista Marítima Brasileira* (1956), p.141 e p.164.

³¹ Hernani Donato (1996), p.459.

³² Helio Leoncio Martins (1893).

³³ Robert Gardiner (2002), p.414.

³⁴ Roger Branfill-Cook (1945), e-Book.

³⁵ Lauro N.F. Mendonça (1991), pp.225-59.

³⁶ Colbert Demaria Boiteux (1954), pp.141-185.

³⁷ Pedro Gomes dos Santos Filho (2012), pp.68-71.

³⁸ HML, "O Ocidente" (1894).

³⁹ Howard P. Elwell (1893), p.393.

⁴⁰ Idem.

⁴¹ Eardley Wilmot (2004), p.536.

⁴² Cláudio Moreira Bento (2016), pp. 16-26.

⁴³ Idem.

⁴⁴ Lauro Furtado Mendonça (2004), pp. 171-73.

⁴⁵ Lauro Furtado Mendonça (2004), pp. 117-33.

⁴⁶ Augusto de Castilho (1894), p.260 e p. 264. Augusto de Castilho foi o Comandante da corveta *Mindelo*, e da força naval portuguesa que incluía a corveta *Afonso de Albuquerque*, e que teve um papel fundamental no processo humanitário de recolha a bordo dos revoltosos nos navios portugueses, após a rendição em Março de 1894. O Comandante Augusto Castilho, enquanto oficial da Marinha Portuguesa, fez parte integrante do comando da Força Naval Internacional e parte das negociações para que a cidade do Rio de Janeiro não fosse bombardeada.

⁴⁷ Augusto de Castilho (1894), p.302.

⁴⁸ Idem

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ Augusto de Castilho (1894), p.264.

⁵¹ Cláudio Moreira Bento (2016).

⁵² Colbert Demaria Boiteux (1954), pp.141-185.

⁵³ Cláudio Moreira Bento (1993), pp.117-133.

⁵⁴ Idem.

⁵⁵ Ibidem.