



Antíteses

ISSN: 1984-3356

hramirez1967@yahoo.com

Universidade Estadual de Londrina  
Brasil

Gomes dos Santos Júnior, João Júlio  
Entre barcos e telegramas: A CRISE DO ASILO DIPLOMÁTICO DEPOIS DO FIM DA REVOLTA DA  
ARMADA (1894)  
Antíteses, vol. 7, núm. 13, enero-junio, 2014, pp. 134-157  
Universidade Estadual de Londrina  
Londrina, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193331342008>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica  
Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal  
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

***Entre barcos e telegramas:***  
**A CRISE DO ASILO DIPLOMÁTICO DEPOIS DO FIM DA REVOLTA**  
**DA ARMADA (1894)**

*Between boats and telegrams: the crisis of diplomatic asylum  
after the end of the Brazilian Naval Revolt (1894)*

**João Júlio Gomes dos Santos Júnior<sup>1</sup>**

**RESUMO**



A Revolta da Armada terminou em 13 março de 1894 com o asilo diplomático de mais de quinhentos combatentes brasileiros em duas corvetas de guerra de Portugal. Este episódio originou uma disputa entre Brasil e Portugal baseada em diferentes interpretações do direito internacional da época. Em meio as negociações, as duas embarcações saíram do Rio de Janeiro e rumaram para Buenos Aires onde um novo barco seria fretado para transportá-los até território português. Ao chegar à Buenos Aires, os comandantes, cumprindo ordens, negaram-se a permitir o desembarque dos asilados para realizar a quarentena junto ao Lazareto de 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 e uma fuga em massa dos asilados nesta cidade. A situação desagradou o governo brasileiro que resolveu romper as relações diplomáticas com Portugal. Todo esse processo foi permeado por uma intensa troca de telegramas entre os representantes dos Estados e seus respectivos diplomatas.

*Palavras-chave: Revolta da Armada. Asilo Diplomático. Navios de Guerra. Quarentena. Telegramas.*

**ABSTRACT**



The Brazilian Naval Revolt ended on March 13<sup>th</sup> of 1894 with the diplomatic asylum of more than five hundred fighters in two Portuguese warships. This episode originated a contest between Brazil and Portugal based on different interpretations of the international law of that time. While the negotiation was happening both corvettes went away from Rio de Janeiro to Buenos Aires, where a new boat would be rented to take the asylees until Portuguese territory. The Portuguese commanders, following political

<sup>1</sup> Doutor em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS) com período sanduíche da CAPES junto à Freie Universität Berlin. Bolsista CNPq.

instructions, have denied to the refugees the right to disembark to complete the quarantine time at Martin Garcia's lazaretto. The discontent with the overcrowding, the fear of some epidemic on board, plus the Portuguese government's discordance to allow the disembark, were the main reasons to refugee's flee and a diplomatic contest between Portugal and Argentina. Later on, both Portuguese corvettes went to Montevideo where a similar process ended with a large escape of asylees. The Brazilian government, extremely disturbed with the escapes, decided to break the international relations with Portugal. All the process was followed by the intense telegram's exchange between diplomats, warships commanders and foreign ministers.

---

*Keyword: Brazilian Naval Revolt. Diplomatic Asylum. Warships. Quarantine. Telegrams.*

## ***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 brasileira, inicialmente liderada pelo almirante Custódio de Melo, contra o governo do Marechal Floriano Peixoto. Durante seis meses os navios de guerra da Marinha, fundeados na baía de Guanabara, apontaram seus canhões para Capital Federal 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. Naquele momento, diversos países possuíam cidadãos que residiam na Capital Federal, o maior porto brasileiro da época. Por isso, desde o início do conflito havia a presença de navios de guerra estrangeiros que foram solicitados pelos respectivos diplomatas para proteger os súditos e seus interesses no Rio de Janeiro (SANTOS JR.: 2010; 2011). A presença dessas embarcações estrangeiras precisa ser inserida dentro do contexto de formação de novos impérios coloniais e comerciais, em que os interesses internacionais eram alcançados por meio da “diplomacia das canhoneiras” (TOPIK: 2009).

Em um determinado momento da revolta, após ameaças dos revoltosos em bombardear a cidade com artilharia pesada, os comandantes desses mesmos navios estrangeiros intervieram na revolta e começaram a regular as operações bélicas, tanto dos revoltosos quanto do governo federal. A historiografia teceu diferentes interpretações sobre esta ingerência, que foi negociada entre os diplomatas, governo brasileiro e revoltosos e que ficou conhecida como “acordo de 5 de outubro”.

Para Joaquim Nabuco, essa atitude estrangeira foi essencial para garantir mais tempo para o governo federal organizar a defesa da cidade. Nesta perspectiva, aquela intervenção, que teria sido solicitada pelo próprio governo, prejudicou os objetivos dos combatentes porque retirou da revolta o seu maior trunfo, a possibilidade de abrir fogo contra a cidade

com artilharia pesada. Ao mesmo tempo, possibilitou que o governo federal instalasse canhões no alto dos morros, em pontos estratégicos, para combater os navios revoltosos. Assim,

Durante três meses assistir-se-ia na baía do Rio de Janeiro a um verdadeiro duelo de artilharia regulado, tiro por tiro, pelas testemunhas reunidas a bordo de um dos navios de guerra estrangeiros. São elas que dirão, quase diariamente, a cada um dos combatentes o que lhes é lícito e o que lhes é defeso, o que cabe e o que não cabe no acordo que fizeram; são elas que marcarão a raia do tiro; que observarão d'onde partem as provocações; que decidirão, em uma palavra, as questões ocorrentes, tudo como os padrinhos em uma pendência de honra (NABUCO: 1896,27).



Canhão no alto do Morro do Castelo durante a Revolta da Armada, em 1893.

Fonte: Arquivo Ferrez. Disponível em: <[www.histarmar.com.ar](http://www.histarmar.com.ar)> (acesso em: 16.09.2013)

Um contraponto a Joaquim Nabuco foi elaborado por Felisbello Freire, que exerceu os cargos de Ministro da Fazenda e das Relações Exteriores no governo de Floriano Peixoto. Para ele, a intervenção estrangeira teve um significado muito distinto daquele propalado por Nabuco, pois nunca foi solicitada pelo governo federal. Além disso, o simples fato das potências estrangeiras terem negociado com os revoltosos e com o governo a elaboração do acordo de 5 de outubro, já caracterizaria a intervenção estrangeira como favorável aos revoltosos, pois seria o mesmo que os reconhecer como beligerantes (FREIRE: 1982).

A polêmica entre Joaquim Nabuco e Felisbello Freire originou uma longa tradição de “combates historiográficos” pela Revolta da Armada. As construções discursivas antagônicas criaram duas “verdades” sobre aqueles fatos que permaneceram disputando entre si a hegemonia sobre a narrativa daqueles acontecimentos. De um lado, estava a corrente republicana com raízes em Felisbello Freire. De outro lado, uma corrente tachada de “monarquista” e centrada em Joaquim Nabuco (ARIAS NETO: 2000; ALVES: 2002).

José Miguel Arias Neto mostrou como a corrente republicana soube utilizar retoricamente um trecho do manifesto de adesão do almirante Saldanha da Gama à revolta, publicado em 7 de dezembro de 1893, que dizia:

A lógica, assim como a justiça dos fatos, autorizaria que se procurasse à força das armas repor o governo do Brasil, onde estava a 15 de Novembro de 1889, quando, num momento de surpresa e estupefacção nacional, ele foi conquistado por uma sedição militar de que o atual governo não é senão uma continuação (ARIAS NETO: 2006,158).

Esta passagem foi amplamente aproveitada para classificar não apenas a Revolta da Armada, mas também a Revolução Federalista, como duas insurreições que tinham como objetivo a restauração. O discurso republicano colaborou tanto para dividir as forças políticas da oposição quanto para criar a imagem de Floriano Peixoto como o “consolidador da República”.

O manifesto de Saldanha da Gama também foi útil para o governo brasileiro negociar com os Estados Unidos a compra de uma nova esquadra para combater a revolta na capital federal. Dessa forma, foi uma questão de tempo até que a frota comprada nos Estados Unidos, e que ficou conhecida na historiografia como “esquadra de papelão” pelo seu imprevisto, chegasse até a baía e liquidasse com a revolta (TOPIK: 2009).

Entretanto, quando a frota legalista entrou na baía de Guanabara, em 11 de março de 1894, o governo federal 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. Contudo, 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, o diplomata Conde de Paraty. Apenas depois de garantir que concederia o asilo é que Augusto de Castilho buscou informar ao seu colega sua decisão (SÁ: 1894; FORJAZ: 1894; PARATY: 1895).

A quebra da hierarquia estava sendo discutida entre Augusto de Castilho, o Conde de Paraty, Hintze Ribeiro<sup>2</sup> e Neves Ferreira<sup>3</sup> quando, na manhã do dia 13 de março, mais de 500 combatentes brasileiros invadiram por todos os lados as duas corvetas. A *Mindello* recebeu 276 pessoas além da sua tripulação composta de oficiais e marinheiros portugueses; a *Afonso d'Albuquerque* recebeu outros 251 indivíduos que somaram-se a sua tripulação. O estado de superlotação das duas embarcações se sentiu de imediato. No dia 15 de março, o Aspirante Roberto de Barros, um dos asilados a bordo da *Mindello*, registrou em seu diário as dificuldades que os asilados enfrentavam devido à superlotação: “passamos uma vida cão aqui a bordo” (COSTA: 1944, 296)<sup>4</sup>.

O próprio Conde de Paraty, quando foi a bordo da corveta *Mindello* conferenciar com o comandante Augusto de Castilho, se surpreendeu com o excessivo número de asilados:

(...) "Subo a bordo da Mindello, e com penosa surpresa encontro tudo na maior confusão: nem vi a guarda, se por acaso pôde formar, nem via quasi por onde andar, tudo atravancado com embrulhos, trôxas, gente sentada e deitada, e só a custo logrei desembaraçar-me do aperto, atravessar os grupos e descer ao camarote do commandante, sitio ainda respeitado". (PARATY: 1895,58)

O elevado número de pessoas que embarcaram nas corvetas portuguesas, que ultrapassava o pedido original de refúgio para cerca de oitenta pessoas, precisa ser compreendido a partir das violências perpetradas no governo do marechal Floriano Peixoto. O radicalismo dos jacobinos alcançava níveis governamentais que instrumentalizavam o ódio em relação aos opositores do governo por meio dos fuzilamentos na Revolta da Armada, e das degolas na Revolução Federalista (QUEIROZ: 1986; PENNA: 1997; GOMES: 2008).

A concessão do asilo aos revoltosos da Armada gerou uma reclamação do Brasil junto a Portugal pela devolução dos refugiados. A argumentação brasileira dizia que os *rebeldes* foram privados de todas as prerrogativas legais desde o Decreto de 10 de outubro de 1893, sendo considerados, assim, *criminosos comuns*<sup>5</sup>.

---

2 Ministro dos Negócios Estrangeiros e Chefe do Gabinete Ministerial de Portugal.

3 Ministro da Marinha de Portugal.

4 Da mesma forma, o vice-almirante Antônio Carlos de Souza e Silva publicou suas memórias em relação aquele episódio que ele participou quando ainda era um guarda marinha de 20 anos de idade: “Nossa situação a bordo é tudo quanto ha de mais desconfortável; as duas corvetas portuguesas são navios pequenos, com poucas acomodações. Castilho, que tem sua esposa a bordo, partilha sua camara com o Almirante [Saldanha]; o Chefe Eliezer e mais seis officiaes superiores, e os feridos, são acomodados em camarotes e coberta abaixo. O resto fica amontoado no convés, á popa, num pequeno espaço; ahi ficamos todo o dia e dormimos, cobertos por uma grande vela do traquete” (SILVA, 1940:310-311).

5 O Decreto de 10 de outubro de 1893 foi amplamente divulgado na época através da imprensa e de comunicações diplomáticas (ver, por exemplo: nota do diplomata brasileiro Vitorino Monteiro para o Ministro das Relações Exteriores do Uruguai, Don Manuel Herrero y Espinosa. 14.10.1893. Disponível em: AGN/Fondo del Ministerio de las Relaciones

Por sua vez, o governo português contestava esta alegação afirmando que o decreto tinha apenas validade *interna*, e que não competia ao governo brasileiro impor sua avaliação do status jurídico-internacional dos revoltosos aos países estrangeiros. Nesse sentido, para Portugal, o asilo foi 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 devolução desses indivíduos, nem por extradição, uma vez que não se tratavam de *criminosos comuns*, e sim de *emigrados políticos*<sup>6</sup>.

O governo brasileiro ainda questionou esta interpretação jurídica afirmando que o tratado de extradição só teria validade em um território *real* e, neste 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. Nesta compreensão, os navios de guerra são considerados uma porção do território que representam, e a legislação local não exerce jurisdição direta sobre os mesmos (FREITAS: 1884; BELLO: 1886; MOORE: 1892).

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.

---

exteriores/Legación del Brasil. Ver também, nota do diplomata brasileiro G. de Sá Valle para o Ministro das Relações Exteriores da Argentina, Don Valentín Virasoro. 16.10.1893. Disponível em: AHCRA/Caja 530) A destituição de todas as prerrogativas legais que a bandeira brasileira garantia aos revoltosos foi uma tentativa de considerá-los *piratas* e deslegitimá-los suas reivindicações para serem reconhecidos como beligerantes. Os comentários da imprensa de Portugal sobre o decreto podem ser acessados em: relatório do diplomata brasileiro em Lisboa, J. P. da Costa Motta para o Ministro das Relações Exteriores do Brasil, Alexandre Cassiano do Nascimento. 21.10.1893. Disponível em: AHI-RJ/Est.214/Prat.03/Maço 06.

6 Esta linha de argumentação de Portugal foi orientada pelo conselheiro João Bastista da Silva Ferrão de Carvalho Martens, conhecido como Martens Ferrão, que exercia na época o cargo de Encarregado de Negócios de Portugal junto a Santa Sé. Ver: Ofício reservado de Martens Ferrão para Hintze Ribeiro. 14.03.1894. Disponível em: AHDMNEP. 3 Piso. A. 16-A (doc. 285). Mais tarde, Martens Ferrão (1894) publicou a obra *La question entre le Portugal et le Brésil considérée au point de vue du droit international*. Este artigo foi enviado para o jornal *Commercio do Porto*, que publicou o artigo traduzindo-o para o português. Augusto Forjaz (1894) em seu livro *Portugal e Brazil: Apontamentos para a história do nosso conflicto com a republica dos Estados Unidos do Brasil* reproduziu quase a totalidade do artigo de Martens Ferrão. Sobre o tratado de extradição assinado entre Brasil e Portugal em 1872, e ratificado pelo Decreto nº 5.263, de 19 de Abril de 1873: O Artigo 6º diz que: "Em caso algum se concederá a extradição por crimes politicos ou por factos connexos com elles". Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5263-19-abril-1873-551289-publicacaooriginal-67538-pe.html>> Acesso em 20 de maio de 2013.

7 Esta argumentação foi exposta na nota de rompimento das relações internacionais com Portugal em 13 de maio de 1894. A nota foi elaborada pelo "velho" conselheiro do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, o Visconde de Cabo Frio, e assinada pelo ministro Alexandre Cassiano do Nascimento (ver: COSTA, 2001:277. Sobre o "velho" Cabo Frio, ver: ACCIOLY, 1957). Felisbelo Freire (1982:261) procurou frisar o acerto desta interpretação jurídica da nota brasileira. Por outro lado, Joaquim Nabuco (1896:71), citando a obra de Augusto Forjaz (1894) e reproduzindo os argumentos de Martens Ferrão (1894), classificou o ofício de rompimento como um "terremoto por todo o direito internacional". Como se vê, as obras de Nabuco e Freire iniciaram uma polêmica em termos de interpretação jurídica que influenciou a historiografia da Revolta da Armada, como já apontamos no texto.



A reclamação diplomática brasileira iniciou uma disputa conceitual baseada em interpretações jurídicas para decidir quem estava com a razão nesse episódio. Assim, nas correspondências telegráficas, assim como nos ofícios diplomáticos, o governo brasileiro utilizou conceitos como *criminosos*, *piratas*, *insurgentes* e *rebeldes* para se referir aos refugiados nas corvetas portuguesas.

Por sua vez, o governo português utilizou conceitos como *asilados*, *emigrados* e *refugiados políticos* para se referir aos brasileiros a bordo da *Mindello* e da *Affonso d'Albuquerque*. Vez ou outra, mostrando habilidade diplomática para não desagradar ainda mais o governo brasileiro, os representantes de Portugal também se referiam aos brasileiros a bordo das corvetas como *revoltosos*.

Esta diferença conceitual é explicada pelos próprios agentes históricos, que interpretaram a situação jurídica dos refugiados e explicitaram seus argumentos em livros e documentos.

## ***Negociando a saída 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: 1894:2; SÁ: 1894, 278, vol. III). 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: 1944:296).

Enquanto isso, o governo brasileiro solicitou ao Conde de Paraty que expedisse ordens para retardar a saída das corvetas portuguesas que carregavam *militares rebeldes* até que fosse solucionada a reclamação diplomática<sup>8</sup>. 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 *refugiados políticos* em território estrangeiro, mantendo-os sempre a bordo até que a reclamação diplomática, entre o Brasil e Portugal, fosse solucionada<sup>9</sup>. 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

8 Telegrama de Alexandre Cassiano do Nascimento para Conde de Paraty. 16.03.1894. Original em: AHDMPNEP. 3 Piso. A. 16-A (doc. 233). Disponível também em: VILLALBA, 1895:165

9 Telegrama do Conde de Paraty para Alexandre Cassiano do Nascimento. 16.03.1894. Original em: AHI-RJ/Est.288/Prat.02/maço 12. Cópia em: AHDMPNEP. 3 Piso. A. 16-A (doc. 229). Disponível também em: SÁ, 1894:292-Vol. I; VILLALBA, 1894:166-167.



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 dizendo: "Remeto essas duas partes que mostram ou fazem desconfiar que os portugueses nos *bigodearam*" (COSTA: 1945,104), em referência a uma suposta enganação, já que a saída seria apenas por "motivos higiênicos".



(1) Corveta *Mindello* e (2) comandante Augusto de Castilho.

Fontes:

(1) - Arquivo Ferrez. Disponível em: <[www.histarmar.com.ar](http://www.histarmar.com.ar)> (acesso em: 16.09.2013)

(2) - Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha de Portugal. Álbum 1. p. 17.

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



- (1) Corveta *Affonso d'Albuquerque* e (2) comandante Francisco de Paula Teves.

Fontes:

- (1) Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha de Portugal. Caixa 307.  
(2) Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha de Portugal. Álbum 4, p. 2.

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 Martín García para realizar o período de quarentena de dez dias (SÁ: 1894, 287, vol. III). 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, 269).

As diferentes compreensões etiológicas geravam debates sobre as recomendações profiláticas a serem adotadas: para alguns, a moléstia era contraída por contágio (teoria dos germes), sendo os excrementos dos enfermos o principal meio de contaminação, portanto, era preciso isolar o enfermo e fiscalizar a entrada de pessoas nos portos; para outros, a doença se dava por infecção (teoria ambientalista) através de um meio contaminado, assim, era preciso investir na higienização dos espaços. Entretanto, também era muito comum perceber medidas profiláticas comuns às teorias do contágio e infecção (CHALHOUB: 1996; DUPREY: 1998; CAPONI: 2000; BENCHIMOL: 1999, 2000).

De qualquer forma, o Brasil, a Argentina, o Uruguai e Portugal, ou ainda outros tantos países, possuíam lazaretos, geralmente localizados em ilhas, que realizavam um período de quarentena em navios, passageiros e mercadorias que chegavam a seus portos<sup>10</sup>. O período

---

10 Sobre o funcionamento das quarentenas e as exigências dos lazaretos para liberar os navios, pessoas e mercadorias que chegavam nos portos, ver: BONASTRA, 2000; ALVAREZ, 2004; MARTÍN, 2006; SANTOS, 2007; REBELO, 2010; LARROSA, 2012. 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. Sobre as conferências sanitárias internacionais, ver: JIMÉNEZ, 2005. Sobre os acordos sanitários entre Brasil, Argentina e Uruguai, ver: CHAVES, 2007, 2008.

de quarentena variava de acordo com o porto de procedência e com a situação sanitária das embarcações. Se houvesse casos de febre amarela a bordo, ou no porto de origem de um navio, ele deveria enfrentar uma quarentena de rigor, aguardando um tempo maior do que usualmente seria necessário para ganhar a “livre prática”. Esta 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 a pela febre amarela era considerada um problema endêmico. 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 impossível empreender 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 impossível evitar doenças ambos navios de guerra - É perigoso, deshumano expor todos correr grande perigo; um aspirante asylado sabe-se oficialmente que morreu corveta "Affonso d'Albuquerque" (SÁ: 1894, 287, vol. III).

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

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 aqui, 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 Governo português (COSTA: 1944, 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” (COSTA: 1944,304). 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 (COSTA: 1944,304-305). O número de asilados que conseguiram escapar no dia 8, somados, chegaram a 110 pessoas (FORJAZ: 1894, 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 palhaborde *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 palhaborde 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 palhaborde ficou a deriva e se distanciou consideravelmente da *Affonso d’Albuquerque*. Em seguida, um escalor da corveta portuguesa, com marinheiros armados,

foram até a *Pepito Donato* e trouxeram de volta para o navio os asilados que tentaram escapar<sup>11</sup>.

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. 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 por terem “invadido” e “retirado” aqueles indivíduos do seu “território”, em águas argentinas. 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, 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 (FARIA: 1897).

Até mesmo os próprios asilados manifestaram-se sobre a sua situação por meio de publicações enviadas para a imprensa e para o Presidente da República Argentina. Os seus argumentos baseavam-se nas violências as quais foram vítimas quando já estavam a bordo de um navio que carregava a bandeira argentina. Dessa forma, eles incitavam o governo argentino a se posicionar nesse conflito e, ao mesmo tempo, procuravam obter sua liberdade a partir das negociações internacionais (AHC/Caja 558 Bis/Carpeta 8).

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

---

<sup>11</sup> Para uma descrição mais detalhada, a partir do corpo de delito realizado para apurar os fatos, ver: SÁ, 1894:316-322-Vol. III.



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 arvorada. 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 Montevideu.***

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 estadunidense D. 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, 332-333, vol. III).



Ilustração do vapor *Pedro III*.

Fonte: Revista Ilustrada *O Ocidente*. Ano 17. Volume XVII. Número 558. Data: 21.06.1894.  
Disponível em: Hemeroteca Municipal de Lisboa <<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt>>  
(acesso em: 16.09.2013)



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 *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 trasladados, 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 Montevideu receber os seus mantimentos para 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).

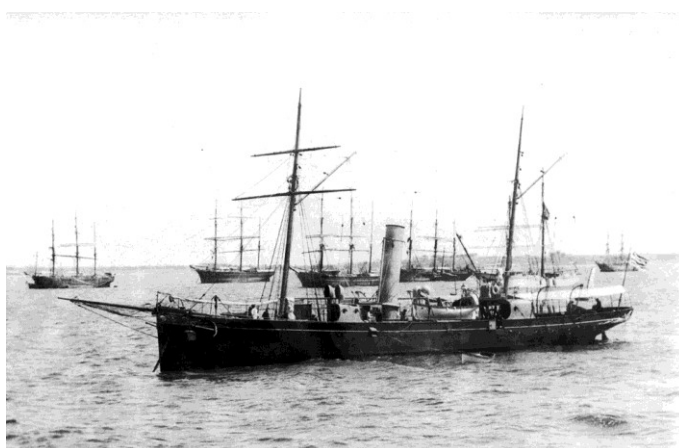
O Uruguai acompanhava de perto todos os acontecimentos envolvendo as duas corvetas presentes em suas águas territoriais. O Estado uruguaio já havia recebido em seu país milhares de combatentes da Revolução Federalista, que viviam atravessando a fronteira para se refugiar (RECKZIEGEL, 1999). Não havia,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

Uma outra questão que também estava em jogo naquele momento era a própria manutenção do asilo. Os portugueses haviam se comprometido a não deixar os combatentes brasileiros desembarcar em outro porto que não fosse português. Contudo, as fugas ocorridas no dia 8 de abril possibilitaram que os asilados desembarcassem em um território onde eles poderiam voltar a hostilizar o governo brasileiro a partir do contato com

os seus compatriotas federalistas, que estavam presentes tanto no Uruguai quanto na Argentina<sup>12</sup>.

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* começou a receber os mantimentos necessários para empreender a escolta do transporte até a ilha de Ascensão. Ao que parece, às 2h da madrugada do dia 27, o vapor comercial *República*, que trazia a chata *Envidiosa* à reboque, se aproximou do *Pedro III* usando a posição relativa dos navios para não ser avistado. Esse arriscado plano de fuga foi elaborado por um grupo de políticos brasileiros exilados em Buenos Aires e Montevideu que, em conluio com outros estrangeiros buscaram criar uma oportunidade para “salvar” os asilados (MONTEIRO, 1978). Neste episódio, 243 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)



Canhoneira uruguaia *Artigas*.

Fonte: Arquivo Ferrez. Disponível em: <[www.histarmar.com.ar](http://www.histarmar.com.ar)> acesso em 16.09.2013

Assim que as duas embarcações começaram a se distanciar dos navios portugueses, o movimento foi percebido pela canhoneira uruguaia *Artigas*, que as seguiu e realizou três disparos de canhão para que as mesmas parassem. Ao se aproximar da *República* e da *Envidiosa*, o comandante uruguaio constatou que os asilados brasileiros estavam a bordo. Ficou de guarda dos mesmos enquanto comunicou o ocorrido ao Capitão Geral dos Portos. O episódio chegou, então, ao conhecimento do Coronel D. Julio Moró, que se apressou em

<sup>12</sup> Faltam estudos acadêmicos sobre a presença dos opositores do governo de Floriano Peixoto em territórios argentinos.

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 podría motivar la invasión a nuestro territorio de una enfermedad contagiosa como lo es la fiebre amarilla puez los buses portugueses prenombrados procedían 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 uruguaianas 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 D. 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. As autoridades uruguaianas estavam acostumadas a receber em seu território os combatentes da Revolução Federalista, que constantemente atravessavam a fronteira do Rio Grande do Sul e buscavam apoio logístico nos departamentos *blancos* (RECKZIEGEL: 2007). Esses indivíduos eram recebidos e internados como *emigrados políticos*, e sem dúvidas grande parte dos combatentes asilados nas corvetas portuguesas queria partilhavam do mesmo conceito.

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<sup>13</sup>. Outras consequências foram as exonerações: do Primeiro Tenente Francisco Annibal Oliver, do comando do *Pedro*

---

13 Ver: COSTA, 1945, 2001; BUENO, 1995; MARTINS, 1997; MAGALHÃES, 1999; CERVO; MAGALHÃES, 2000. Para Alves (1998) e Heinsfeld (2007) o rompimento foi uma demonstração das “americanização” das relações internacionais do Brasil. Para um panorama sobre a produção estrangeira sobre a Revolta da Armada, ver: SMITH, 2000.

III; do comandante Augusto de Castilho, do comando da *Mindello*; do comandante Francisco de Paula Teves, do comando da *Affonso d'Albuquerque*.

O transporte português seguiu seu rumo até a ilha de Ascensão, de onde alguns refugiados conseguiram se esconder dentro do próprio navio e retornaram para Buenos Aires. Os demais 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, inocentando-os de todas as acusações (GONÇALVES: 1995).

## Conclusões

O asilo diplomático concedido pelo comandante Augusto de Castilho aos mais de quinhentos combatentes da Revolta da Armada nas corvetas portuguesas *Mindello* e *Affonso d'Albuquerque*, mobilizou os esforços, sobretudo, de Brasil, Portugal, Argentina e Uruguai. Desde o momento em que os brasileiros entraram nas embarcações portuguesas, uma intensa troca de telegramas, ofícios 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. Os próprios agentes históricos lançaram mãos de explicações para suas distintas interpretações. 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*, *insurgentes* 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. Nesse sentido, os próprios asilados começaram a expressar seu desejo de desembarcar através de manifestos que indicavam sua insatisfação com aquela situação. 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 Montevideu. Assim, apenas uma nota oficial dizendo o quanto o

governo português lamentava o ocorrido foi o suficiente para solucionar o caso (FARIA, 1897:19-20).

No Uruguai iniciou a terceira fase envolvendo os asilados brasileiros. Este país convivia com a presença de tropas de federalistas gaúchos em sua fronteira e não se opunha a entrada de mais *emigrados políticos* 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 ocorressem 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 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. Uma das questões cruciais, que fundamentava a concessão do asilo, era evitar que os combatentes retornassem a hostilizar o governo federal a partir do seu contato com os federalistas. Porém, foi exatamente isso que aconteceu. A decisão de romper as relações diplomáticas com Portugal foi tomada pelo governo de Floriano Peixoto em 13 de maio de 1894, e foi explicada a partir da discordância de conceder asilo a *criminosos comuns*, evidenciando disputa conceitual sobre o caráter político do asilados. Somente em 1895, durante o governo do Presidente Prudente de Moraes, que as relações entre os dois países foram reatadas após um período de mediação inglesa.

### ***Arquivos:***

Archivo General de la Nación – Uruguay.

Archivo Histórico de Cancillería de la República Argentina.

Arquivo Ferrez. Disponível em: <[www.histarmar.com.ar](http://www.histarmar.com.ar)> (acesso em 16.09.2013).

Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha de Portugal.

Arquivo Histórico Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal.

Arquivo Histórico do Itamaraty-Rio de Janeiro.

Câmara Municipal Legislativa do Brasil. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5263-19-abril-1873-551289-publicacaooriginal-67538-pe.html>> (acesso em 20 de maio de 2013).

Hemeroteca Municipal de Lisboa. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt>> (acesso em 16.09.2013).

## ***Bibliografia:***

ACCIOLY, Hildebrando. "O Visconde de Cabo Frio". IN: *Revista Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, Vol. 236, jul-set, 1957. p. 226-237.

ALVAREZ, Adriana. "El rol de los lazaretos en el control de el cólera e la fiebre amarilla. Buenos Aires 1870-1915". IN: *Historia Revista*. Vol. 9. N° 2. jul/dez 2004. p. 287-317.

ALVES, Francisco das Neves. "A intervenção estrangeira na Revolta da Armada: história e historiografia". IN: ALVES, Francisco das Neves. *Revolução Federalista: história & historiografia*. Rio Grande: Editora da Furg, 2002. p. 91-106.

ARIAS NETO, José Miguel. "A Revolta da Armada de 1893: um 'fato' construído". IN: JANOTTI, Maria de Lourdes Mônaco; OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles; PRADO, Maria Lígia Coelho (orgs.). *A história na política, e a política na história*. São Paulo: Alameda, 2006. p. 133-177.

----- "Intervenção estrangeira na Revolta da Armada?". *Rev. Eletr. Hist. do Brasil*, Juiz de Fora, UFJF, v. 4, n. 1, jan./ jun. 2000.

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

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Dos micróbios aos mosquitos: febre amarela e a revolução pasteuriana no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz/Editora UFRJ, 1999.

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

BONASTRA, Quim. "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), 2000.

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

CAPONI, Sandra. "El veneno y el mosquito: aspectos epistemológicos de la etilogía y la profilaxis de la fiebre amarilla". IN: *História, Ciência, Saúde - Manguinhos*, vol. VII(2): 249-80, jul.-out. 2000.

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

CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: Cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. 4a. reimpressão [2006].

CHAVES, Cleide de Lima. "Conferência Sanitária Internacional de 1873 na América do Sul: a integração do Império do Brasil e das Repúblicas da Argentina e Oriental do Uruguai". IN: *Anais do XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - 2007*. São Leopoldo, 2007. p. 1-9.

----- . "Pesquisadores de uma verdade experimental ainda não comprovada": a ciência médica na Convenção Sanitária Internacional de 1887 entre Brasil, Uruguai e Argentina. IN: *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, 2008. p. 122-136.

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

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

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

DUPREY, Jacques-André. *Cronica del mosquito: Montevideo antes y despues de la epidemia de fiebre amarilla de 1857*. Montevideo: Ediciones del Bichito, 1998.

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

FERRÃO, J. B. de Martens. *La question entre le Portugal et le Brésil considérée au point de vue du droit international*. Rome: Forzani et Cie Imprimeurs-éditeurs, 1894.

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



FREIRE, Felisbello. *História da Revolta de 6 de Setembro de 1893*. Brasília: Editora Universidade de Brasília. 1982. [1º ed. 1896].

FREITAS, Carlos Vidal de Oliveira. *Elementos de Direito Internacional Marítimo*. Rio de Janeiro: Lombaerts & Comp, 1884.

GOMES, Amanda Muzzi. "Monarquistas restauradores e jacobinos: ativismo político". IN: *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol. 21, No. 42, jul-dez 2008. p. 284-302.

GONÇALVES, Eduardo Cândido Cordeiro. *Ressonâncias em Portugal da implantação da República no Brasil (1889-1895)*. Porto: Editora da Universidade do Porto, 1995.

HEINSFELD, Adelar. A ruptura diplomática Brasil-Portugal: um aspecto do americanismo do início da República brasileira. IN: *XXIV Simpósio Nacional de História. Anais complementares...* São Leopoldo/RS, jul. 2007.

JIMÉNEZ, Juan B. Mateos. "Actas de las Conferencias Sanitarias Internacionales (1851-1938)". IN: *Revevista Española de Salud Pública*. vol. 79. n. 3. 2005. p. 339-349.

LARROSA, Augusto Soiza. "La Fiebre Amarilla, el Lazareto y el Médico Román Bergalli". IN: *Salud Militar*. Vol. 31. n.1. 2012. p. 59-73.

MAGALHÃES, José Calvet. *Breve história das relações diplomáticas entre Brasil e Portugal*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

MONTEIRO, Rolando. *Ruy e o exílio: motivação, agruras, consequências, documentário*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1978.

MARTÍN, Abel Fernando Martínez. *El Lazareto de Boyacá: lepra, medicina, iglesia y Estado 1869-1916*. Tunja: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2006.

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

MOORE, John Bassett. "Asylum in Legations and Consulates and in Vessels III". IN: *Political Science Quarterly*. Vol. VII. N° 3, Setembro de 1892. p. 397-418.

MORENO, Patrícia. "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 de 2002. p. 173-182.

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

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

PENNA, Lincoln de Abreu. *O Progresso da Ordem: o florianismo e a construção da República*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1997.

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

QUEIROZ, Suely Robles Reis de. *Os Radicais da República*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986.

REBELO, Fernanda. *A travessia: imigração, saúde e profilaxia internacional (1890-1926)*. Rio de Janeiro: s.n., 2010. [Tese de doutorado Fundação Oswaldo Cruz].

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

----- "1893: A Revolução Além Fronteira". IN: GOLIN, Tau; BOEIRA, Nelson (coords); AXT, Gunter; RECKZIEGEL, Ana Luiza Setti (dirs.) *História Geral do Rio Grande do Sul: República Velha (1889-1930)*. Passo Fundo: Méritos, 2007. vol. 3. t.1. p. 23-56.

SÁ, Eduardo Alves de (org.). *Portugal e Brasil: Conflito Diplomático*. Lisboa: M. Gomes Editor, 1894. 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, Myrian Sepúlveda dos. "Lazareto da Ilha Grande: isolamento, aprisionamento e vigilância nas áreas de saúde e política (1884-1942)". IN: *História, Ciências, Saúde - Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.14, n.4, p. 1173-1196, out.-dez. 2007.

SANTOS JR, João Júlio Gomes dos. "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. 2011.

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

SILVA, Augusto Carlos de Souza e. *O Almirante Saldanha: Comandante em Chefe na Revolta da Armada: Reminiscencias de um revoltoso*. Rio de Janeiro: Editora A Noite, 1940. (vol. 2).

SIMITH, Joseph. "Brazilian Diplomacy and Foreign Intervention in the Brazilian Naval Revolt, 1893-94". IN: *Revista Complutense de Historia de America*. 2000, 26: 117-134.

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

VILLALBA, Epaminondas. *A Revolta da Armada de 6 de setembro de 1893*. Rio de Janeiro: Laemmert & C., 1895.

*Texto recebido em 2 de abril de 2014 e aprovado em 15 de maio de 2014*