

*Um conflito diplomático entre Argentina e Portugal em torno dos brasileiros asilados em 1894: um exercício de história cruzada**

JOÃO JÚLIO GOMES DOS SANTOS JÚNIOR**

Universidade Federal de Pelotas

Resumo: No início de abril de 1894, as chancelarias da Argentina e Portugal estiveram envolvidas em uma disputa diplomática que girou em torno de uma embarcação denominada *Pepito Donato*. O conflito se estabeleceu quando alguns brasileiros, que estavam asilados a bordo da corveta portuguesa *Affonso d'Albuquerque*, decidiram tentar escapar desta embarcação depois que seu pedido de desembarque em Buenos Aires foi negado pelo comandante e por demais autoridades diplomáticas portuguesas. Este grupo de brasileiros fazia parte dos 518 combatentes da Revolta da Armada que solicitaram asilo nas corvetas portuguesas *Mindello* e *Affonso d'Albuquerque* em 13 de março de 1894. A proposta deste artigo é chamar atenção para um episódio pouco conhecido na historiografia, mas que possui cruzamentos com o asilo que culminou com o rompimento diplomático entre Brasil e Portugal.

Palavras-chave: Asilo diplomático; Argentina e Portugal; História cruzada.

Abstract: In the beginning of April 1894, both chancelleries of Argentina and Portugal has been involved in a diplomatic contest around a vessel called *Pepito Donato*. The conflict started when a group of Brazilians refugees inside the Portuguese corvette *Affonso d'Albuquerque* decided to escape from inside it, after them disembark has been denied by the commander and the Portuguese diplomatic authorities. That group of Brazilians was part of 518 fighters from the Brazilian Naval Revolt that had sought diplomatic asylum inside the Portuguese corvettes *Mindello* and *Affonso d'Albuquerque* in March 13th of 1894. The propose of this article is to call attention to an episode almost unknown in the historiography which is entangled with the asylum that led to the break of the diplomatic relations between Brazil and Portugal.

Keywords: Diplomatic asylum; Argentina and Portugal; Entangled history.

* Recebido em 17 de julho de 2015 e aprovado para publicação em 24 de agosto de 2015.

** Bolsista de pós-doutorado CAPES/PNPD junto ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pelotas (UFPeL), onde desenvolve pesquisa sobre asilos diplomáticos na América Latina. Doutor em História pela PUCRS com período *sandwich* na *Frei Universität Berlin*. Mestre em História pela PUCRS. Licenciado e Bacharel em História pela UFSM. E-mail: jjhst@gmail.com.

Nos primeiros dias do mês de abril de 1894, um incidente diplomático marcou as relações políticas entre a Argentina e Portugal. Uma embarcação portenha, denominada *Pepito Donato*, estava encostada a bombordo – à esquerda – da corveta portuguesa *Affonso d’Albuquerque* realizando o serviço de descarga de carvão. Toda operação acontecia dentro do ancoradouro do porto de Buenos Aires a algumas milhas náuticas da terra, porém ainda dentro de águas territoriais argentinas.

O serviço era realizado por marinheiros portugueses que foram surpreendidos quando um grupo de brasileiros, que estavam asilados dentro da *Affonso d’Albuquerque*, lançaram-se para bordo da goleta¹ iniciando uma briga generalizada entre brasileiros e portugueses. Enquanto a refrega acontecia, as amarras que ligavam o palhabote à corveta foram cortadas, o que deixou a *Pepito Donato* à deriva. Em seguida, um grupo de marinheiros portugueses armados se dirigiu até a lancha por meio de um escaler.² Eles acabaram com a desordem e conduziram os “fugidos” de volta a corveta.

Os brasileiros que tentaram escapar da *Affonso d’Albuquerque* integravam os 518 combatentes da Revolta da Armada que solicitaram asilo diplomático para as corvetas portuguesas em 13 de março de 1894, no Rio de Janeiro. Naquela oportunidade, a *Affonso d’Albuquerque* recebeu 251 pessoas enquanto a *Mindello* abrigou outros 267 indivíduos. A revolta teve início na baía de Guanabara em 6 de setembro de 1893 e foi um movimento de parte da Marinha brasileira contra o governo do marechal Floriano Peixoto, o vice-presidente da República que exercia o cargo máximo do Executivo. A solicitação de asilo delimita o fim da insurreição e o início da jornada que os asilados fizeram a bordo das corvetas portuguesas.

¹ A *Pepito Donato* foi classificada de diversas formas, tais como “lancha”, “palhabote” e “goleta”. Infelizmente, não encontramos nenhuma imagem ou ilustração desta embarcação. Portanto, temos dificuldade em afirmar qual é a melhor palavra para se referir a esta embarcação. Se analisarmos as definições de “palhabote” e de “goleta”, chegaremos à conclusão que se tratava de um barco a vela. Mas não temos a certeza de quantas velas havia naquela embarcação (tanto o palhabote quanto a goleta podem ter duas ou três velas). Ao longo do texto, utilizaremos estas palavras alternadamente como sinônimos para se referir a essa embarcação.

² Escaler é uma das pequenas embarcações que ficavam a serviço da corveta.

O objetivo deste artigo é tratar de um conflito diplomático ocorrido entre a Argentina e Portugal em função da *Pepito Donato*. Entretanto, esse intento só se torna possível quando explicitamos as conexões existentes entre esse episódio e o asilo diplomático da Revolta da Armada, uma vez que desvelar as intenções dos brasileiros que tentaram escapar é uma etapa fundamental para compreender o que estava em jogo naquele momento. Se nossa preocupação incidisse apenas na análise das relações entre-Estados, um importante eixo de análise ficaria de fora. Abordar as próprias motivações e justificativas dos indivíduos que se lançaram nessa tentativa de fuga é um dos vértices fundamentais para compreender como se estabeleceu aquela relação triangular composta entre os governos da Argentina, de Portugal e os próprios asilados.³

Ao optar por essa estratégia metodológica de salientar os cruzamentos entre os dois eventos (o asilo da Revolta da Armada e o conflito na *Pepito Donato*), nossa intenção é escapar das análises centradas apenas nos Estados-Nação e trazer à tona outros personagens, contextos e relacioná-los com os acontecimentos em questão. Dessa forma, consideramos esse texto um exercício de história cruzada no sentido proposto por Michel Werner e Bénédicte Zimmermann (2003).

Para dar conta desta proposta vamos dividir o artigo em quatro partes e uma conclusão. A primeira é um trabalho de contextualização e panorama historiográfico sobre o fim da Revolta da Armada o início do asilo diplomático dos combatentes brasileiros nas embarcações portuguesas. A segunda parte procura narrar o momento de concessão do asilo e saída das corvetas do Rio de Janeiro. A terceira seção busca apresentar as questões políticas institucionais que se estabeleceram quando as corvetas chegaram

³ Nossa metodologia de análise se inspira no trabalho de Roniger e Sznajder (2009), que em sua pesquisa sobre as políticas de exílio na América Latina analisam as relações triangulares que se estabelecem entre o país que persegue, o país de abrigo e os próprios exilados. Essa metodologia, de acordo com os autores, é válida para o século XIX. Para o século XX, os autores avaliam o surgimento de um quarto eixo de análise representado pelo aparecimento de uma arena global preocupada com os direitos humanos. Em nossa pesquisa sobre asilos diplomáticos na América Latina mantivemos a ideia da relação triangular, porém os vértices são compostos pelo país de asilo, país que persegue e os próprios asilados.

em águas argentinas. Em seguida é analisado o conflito diplomático entre Portugal e Argentina em função da *Pepito Donato*. Por fim, à guisa de conclusão, apresentamos o desfecho do caso e apontamos algumas considerações finais.

O que levou os brasileiros a solicitarem asilo diplomático nas corvetas portuguesas?

A Revolta da Armada iniciou em 6 de setembro de 1893 e estava em seus últimos momentos quando os combatentes solicitaram asilo diplomático às corvetas portuguesas no início de março de 1894. A insurreição começou na cidade do Rio de Janeiro com a intenção de derrubar o governo do marechal Floriano Peixoto, mas perdeu força com o passar do tempo. O plano do almirante Custódio de Mello, de repetir o golpe bem-sucedido de 23 de novembro de 1891 – quando a incipiente ditadura do marechal Deodoro da Fonseca foi derrubada – não se concretizou. Naquela oportunidade, o almirante contou com o auxílio do vice-presidente marechal Floriano Peixoto, que mobilizou o Exército enquanto Custódio de Mello movimentou a Marinha. Desta vez, entretanto, a colaboração do Exército não se efetivou. Para piorar a situação, o levante da Marinha não teve adesão completa da instituição, o que deixou a insurreição um tanto fragilizada e incapaz de repetir o feito de 1891.

A origem da Revolta da Armada foi apontada pela historiografia como uma contestação de uma parte do oficialato da Marinha pela preponderância do Exército no cenário político desde a Proclamação da República (HARNER, 1975; CARVALHO, 2005; MARTINS, 1997). Entretanto, alguns autores sustentaram que o motivo que levou o almirante Custódio de Mello a iniciar a revolta foi não ter sido escolhido para concorrer a Presidência da República (JANOTTI, 1986; QUEIROZ, 1986; SCHULZ, 1994).

Se as razões para explicar o início da revolta são controversas, as explicações para sua derrocada são igualmente múltiplas. Um intenso debate se instaurou na historiografia para apontar o porquê do seu fracasso.

Por um lado, há aqueles que seguem a linha argumentativa de Joaquim Nabuco (1896). O político e diplomata apontou que a intromissão de outros países na revolta, em especial os Estados Unidos, foi benéfica para o governo federal e extremamente prejudicial aos interesses dos revoltosos. A reclamação incidia, sobretudo, em relação a dois pontos: a intervenção das potências estrangeiras que impediram o bombardeio da cidade com canhões de grosso calibre; e a ação do almirante estadunidense Benham, que rompeu à força o bloqueio dos combatentes liberando o porto do Rio de Janeiro ao comércio internacional.

De acordo com Nabuco, o primeiro fato concedeu tempo para que o governo de Floriano Peixoto armasse os morros da baía de Guanabara, assim como outros pontos estratégicos, com canhões capazes de atingir as embarcações revoltosas. Além disso, também possibilitou que o governo organizasse uma nova esquadra naval, que foi adquirida junto aos Estados Unidos para combater os navios que cercavam a capital da República. A ação do almirante Benham, de acordo com Nabuco, foi crucial para acabar com o último argumento dos combatentes, de que eles controlavam o porto do Rio de Janeiro. Em função da atitude do almirante, o comércio internacional teve que ser liberado não apenas para os navios dos Estados Unidos, mas a toda comunidade internacional que possuía negócios na cidade.

Por outro lado, há também a interpretação de Felisbello Freire (1982), que se contrapõe as explicações de Joaquim Nabuco. O ex-ministro de Floriano Peixoto considerou que a intromissão de outros países no desenrolar da revolta foi um insulto ao governo federal, pois tratava os “rebeldes” como “beligerantes” e desrespeitava a autoridade governamental. O livro de Freire, que se apresentou como uma resposta à Nabuco, inaugurou uma importante divisão historiográfica a respeito da Revolta da Armada entre aqueles defensores de Nabuco e aqueles que sustentavam a versão de Freire (BUENO, 1995; ARIAS NETO, 2000; 2006; ALVES, 2002; SANTOS JR., 2012).

Entretanto, o debate não ficou restrito apenas a historiografia brasileira. Outros países também produziram interpretações sobre

as causas do fracasso da revolta.⁴ Para alguns brasilianistas os Estados Unidos obedeceram a mais estrita neutralidade até mesmo no episódio do almirante Benham (CALHOUN, 1981; VIVIAN, 1981). Há quem defenda que foi muito mais a firmeza de Floriano Peixoto combinada com sua habilidade diplomática que decretou o fim da revolta, e não a intervenção estrangeira (SMITH, 2000). Outra importante contribuição interpretativa apontou para as relações econômicas entre Brasil e Estados Unidos no contexto da Revolta da Armada, e destacou a importância da atitude de Benham para consolidar a supremacia comercial estadunidense na América Latina, sobretudo com a ajuda para constituir a “Esquadra de Papelão” comprada nos Estados Unidos para combater a revolta no Rio de Janeiro (TOPIK, 2009).

Por mais que as explicações para o fracasso da revolta sejam múltiplas, uma análise do quadro material e militar daquele momento é uma excelente estratégia para compreender o que levou os brasileiros a depor armas e solicitar asilo nas corvetas portuguesas. Não há dúvidas, por exemplo, que a capacidade de defesa do Rio de Janeiro aumentou muito no decorrer da revolta com a instalação dos canhões no alto dos morros. Havia algumas fortalezas da baía de Guanabara que permaneceram fiéis

⁴ A historiografia portuguesa também foi prolixa em relação a Revolta da Armada. Contudo, a maioria das publicações vieram a público logo após os acontecimentos que marcaram o rompimento diplomático entre Brasil e Portugal em 13 de maio de 1894. De uma maneira geral, os livros são tentativas de elucidar o procedimento da chancelaria portuguesa naqueles acontecimentos. Por isso, essas obras contêm um valioso acervo documental que foi transcrito para corroborar o posicionamento diplomático português. Ver, por exemplo: FORJAZ, 1894; SÁ, 1894; PARATY, 1895; FARIA, 1897. Alguns anos depois dos acontecimentos, os familiares do Conde de Paço d’Arcos, que foi o primeiro diplomata português junto à República brasileira, publicaram uma compilação de documentos sobre seu período à frente da embaixada portuguesa no Rio de Janeiro. Esse diplomata permaneceu no Brasil até novembro de 1893, assistiu ao início da Revolta da Armada e foi protagonista em algumas reuniões do Corpo Diplomático. Na sequência ele foi substituído pelo Conde de Paraty. Ver: SILVA, 1974; SANTOS JR, 2011. Por último, a única obra acadêmica produzida em Portugal que vale ser mencionada é a dissertação de mestrado de Eduardo Cândido Cordeiro Gonçalves, que estudou as ressonâncias em Portugal da Proclamação da República brasileira. A obra de Gonçalves (1995) possui seus méritos, sobretudo quando destaca as repercussões do rompimento diplomático na imprensa portuguesa.

ao governo federal. Além disso, a esquadra governista, comprada às pressas dos Estados Unidos, estava bloqueando a entrada e saída da baía, o que deixava poucas opções para os adversários.

Do ponto de vista dos combatentes, a situação material dos navios havia piorado muito desde o início do movimento em setembro de 1893. Havia diversos problemas como abastecimento, falta de munições e inúmeros casos de marinheiros feridos ou doentes pelas privações da guerra. A divisão das forças em duas frotas navais, a divisão Sul comandada pelo almirante Custódio de Mello, e a divisão Norte comandada pelo almirante Saldanha da Gama, tinha por objetivo criar duas frentes de combate e enfraquecer o governo federal, porém isso colaborou para o enfraquecimento dos próprios revoltosos. Por fim, a moral das tropas estava abalada desde a derrota na batalha de Niterói, em 9 de fevereiro de 1894, onde o próprio almirante Saldanha da Gama foi ferido no ombro.

A disparidade de força foi bem avaliada pelo governo federal que publicou um Boletim Oficial, no dia 11 de março, estabelecendo prazo de 48 horas para o início das hostilidades contra os combatentes. O documento veio a público em um domingo e instituiu o meio dia da terça-feira, dia 13 de março, como o prazo final para o rendimento incondicional dos revoltosos ou o confronto militar (SÁ, 1894. v. I, p. 259; VILLALBA, 1894. p. 199-201). O limite ainda foi prorrogado por mais três horas depois de uma solicitação conjunta do Corpo Diplomático, deixando o *deadline* para às 15 horas do dia 13 de março de 1894 (PARATY, 1895).

As opções do almirante Saldanha da Gama e seus comandados eram apenas três. A primeira era a rendição total e irrestrita ao governo. A segunda era extremamente perigosa e quase suicida em função das condições materiais das embarcações revoltosas. A ideia seria forçar a saída através do canal da barra para se unir com a Frota Sul, no meio do fogo cruzado das fortalezas governistas – Fortaleza da Lage e Fortaleza de Santa Cruz – e talvez combater a frota legalista comprada nos Estados Unidos, que provavelmente iria persegui-los. A terceira alternativa era depor armas e solicitar asilo diplomático para algum dos países estrangeiros que mantinham navios de guerra na baía de Guanabara.

Naquele momento, apenas a Inglaterra, Portugal e Estados Unidos conservavam navios de guerra no Rio de Janeiro.⁵ Os portugueses contavam com as corvetas *Mindello* e *Affonso d'Albuquerque*. Os ingleses demonstravam sua força com a presença da canhoneira *Beagle* e do cruzador *Sirius*. Os Estados Unidos, por sua vez, também contavam algumas embarcações de guerra, porém, por receio de uma contaminação por febre amarela, seus navios permaneciam fundeadas longe do porto e incomunicáveis (SÁ, 1894, v. 1).⁶

A ideia de buscar refúgio junto as embarcações estadunidenses não agradava aos combatentes, sobretudo depois do episódio do almirante Benham. Os ingleses, por sua vez, possuíam navios mais modernos e melhor armados do que os brasileiros rebelados, o que os deixava em uma posição de desconforto frente ao poderio inglês. As corvetas portuguesas, por outro lado, eram uma força naval comparável a dos brasileiros. Além disso, os laços históricos e linguísticos tornavam aquela opção a mais evidente entre as disponíveis.⁷

⁵ Ao longo dos sete meses que durou a revolta, outros navios de guerra estrangeiros também acompanharam o desenrolar da contenda de perto, tais como a França, a Itália e o império Austro-Húngaro. Ver: SÁ, 1894.

⁶ Naquela época a febre amarela ainda era objeto de debates científicos para determinar sua etiologia e profilaxia. O mosquito ainda não havia sido descoberto como vetor da doença. De um lado, havia aqueles que acreditavam que a febre amarela era contraída por infecção, por meio de miasmas que se propagavam no ar onde havia condições sanitárias adversas. Por outro lado, muitos acreditavam que a doença se manifestava por contágio, por meio de pessoas infectadas ou até mesmo objetos. Ambos argumentos colaboraram para adoção de procedimentos de higienização pública de determinadas regiões consideradas “perigosas”, tais como cortiços onde trabalhadores, ex-escravos e imigrantes conviviam, assim como a implementação de medidas para controlar a chegada de navios nos portos, uma vez que a doença poderia viajar dentro das embarcações. Os procedimentos mais habituais em relação aos barcos eram a quarentena de observação, a quarentena de rigor, a internação em hospitais flutuantes ou lazaretos construídos em locais isolados, tais como ilhas naturais, o estabelecimento de cordões sanitários e a prática de desinfecção por fumigação e estufas. Ver: BENCHIMOL, 1999; CHALHOUB, 1996; CAPONI, 2000; ALVAREZ, 2004; REBELO, 2010.

⁷ O Conde de Paraty, diplomata português creditado junto ao governo brasileiro no Rio de Janeiro, apontou que havia ainda uma canhoneira francesa na baía da Guanabara. Ver: PARATY, 1895. p. 43. Não conseguimos elementos para comprovar essa afirmação.

A concessão do asilo e o conflito diplomático entre Brasil e Portugal

O pedido de asilo foi formalizado pelo primeiro tenente Retumba – a pedido do almirante Saldanha da Gama – que foi a bordo da corveta *Mindello* para conferenciar com o comandante das forças navais portuguesas no Rio de Janeiro, o capitão de fragata Augusto de Castilho. A princípio, o asilo foi requisitado para o almirante e cerca de setenta oficiais combatentes. O comandante português concordou com a solicitação e, em seguida, lhe foram entregues dois documentos, a declaração de cessação das hostilidades e proposta de capitulação (ABRANCHES, 1914).

O comandante Augusto de Castilho tomou a decisão de conceder o asilo sem antes ter conversado sobre o assunto com o diplomata português no Rio de Janeiro, o Conde de Paraty. Isso gerou um mal-estar entre o capitão e o diplomata, que se sentiu desautorizado pela atitude do comandante de concordar com o asilo e de iniciar as negociações pessoalmente com o marechal Floriano Peixoto. Aos olhos do diplomata, o comandante estava ultrapassando suas atribuições e estava entrando em uma área que não lhe competia atuar. Entretanto, em termos de direito internacional, o comandante de um navio de guerra tem todo o direito de tomar essa decisão sozinho e empreender quaisquer negociações referentes ao asilo (FREITAS, 1884; MOORE, 1892; FERRÃO, 1894).

De qualquer maneira, o desacordo entre o comandante e o diplomata chegou ao conhecimento do Ministro da Marinha de Portugal, Neves Ferreira, e também do Ministro dos Negócios Estrangeiros, Hintze Ribeiro, que ainda acumulava o cargo de Presidente do Conselho de Ministros de Portugal. Esses quatro indivíduos estabeleceram uma intensa troca de telegramas para debater o assunto. Contudo, devidos as próprias dificuldades inerentes desse tipo de comunicação – tais como atrasos no recebimento, dificuldades na redação e transcrição do código diplomático e a diferença de horário entre o Rio de Janeiro e Lisboa – o governo de Portugal acreditava que o asilo havia sido combinado com as demais potências estrangeiras que tinham navios de guerra na região. Porém, na prática, os demais países se recusaram a compartilhar a responsabilidade que Portugal havia contraído sozinho (SANTOS JR, 2014).

A situação se agravou ainda mais quando o *deadline* estabelecido pelo governo brasileiro se aproximou e, na manhã do dia 13 de março, centenas de combatentes se dirigiram para bordo das duas corvetas portuguesas ultrapassando, em muito, o número de asilados combinados inicialmente. No total, 518 indivíduos embarcaram às pressas para escapar daquela que prometia ser a última batalha da Revolta da Armada. A *Mindello* recebeu 267 pessoas e a *Afonso d'Albuquerque* outros 251 indivíduos.

Aquela situação pegou todos de surpresa. O comandante português mostrava ao almirante Saldanha da Gama o excesso de pessoas que haviam embarcado. Esse, por sua vez, se sentia impotente para exigir que aquelas pessoas desembarcassem daqueles espaços de refúgio.⁸ Quando o Conde de Paraty soube que apenas as embarcações de Portugal haviam recebido asilados, o diplomata ainda tentou fazer com que outros países concordassem em receber alguns asilados para aliviar a superlotação dos navios, porém, sem sucesso.

A posição do governo brasileiro foi exigir a devolução daqueles “insurgentes” para que fossem julgados pela lei nacional, uma vez que aquelas pessoas eram consideradas “criminosos” (no sentido de crime comum), o que as excluiriam do benefício do asilo diplomático (AHI-RJ /prat.288/Est.04/maço 08; AHDMNEP 3 Piso. A. 16-A [doc. 231]). A requisição brasileira formalizou um conflito diplomático entre Brasil e Portugal em torno daqueles 518 combatentes asilados nos navios de guerra portugueses.

⁸ Ao longo do século XIX ainda não havia sido criada uma diferenciação jurídica entre os conceitos de asilo e refúgio. Naquela época esses termos eram compreendidos como sinônimos. Já havia, porém, uma diferenciação entre o asilo diplomático e o asilo territorial, que é o mesmo até os dias de hoje. O asilo territorial é baseado na diferença de soberania que um perseguido explora ao cruzar a fronteira de um estado para outro. O asilo diplomático baseia-se na noção jurídica de extraterritorialidade que as embaixadas, consulados e navios de guerra possuem, o que isenta esses espaços da jurisdição local. Os consulados, porém, só foram amplamente reconhecidos como espaços extraterritoriais ao longo do século XX. A diferenciação entre asilo e refúgio se estabeleceu ao longo do século XX em função do tamanho dos conflitos modernos que provocaram o deslocamento de grande número de migrações humanas em busca de abrigo. Ver: ZARATE, 1958; GIGENA, 1960; VIADEMONTE, 1961; SAN JUAN; MANLY, 2003.

Assim que o Conde de Paraty ficou ciente da reclamação diplomática, ele prometeu ao governo brasileiro que os asilados não desembarcariam em território estrangeiro até que a questão fosse solucionada. Em seguida, o diplomata esclareceu ao seu governo que havia uma disputa em jogo e que apenas os barcos portugueses haviam recebido asilados. O ministro Hintze Ribeiro ficou muito surpreso com essas notícias, sobretudo depois das orientações enviadas para combinar com os demais países uma atitude conjunta em caso de asilo.

De qualquer forma, a proteção diplomática estava formalizada e efetivada. Depois de uma breve hesitação do governo português, que até pensou em devolver os asilados ao governo brasileiro para não criar maiores problemas, as orientações de Hintze Ribeiro passaram a ser de defender a legalidade da atitude do seu comandante naval, pois os navios de guerras eram espaços isentos da jurisdição local e os refugiados eram “criminosos políticos”, portanto, aptos ao benefício jurídico do asilo.⁹ A partir dessa argumentação, o ministro português passou a enviar diversas comunicações telegráficas para os representantes de Portugal junto aos governos da Inglaterra, França, Itália, Alemanha, Espanha e Estados Unidos. As orientações eram para que esses diplomatas buscassem apoio para determinação portuguesa de fazer valer o direito de asilo e poder transportá-los para um lugar seguro (AHDMNEP. 3 Piso. A. 16-A [doc. 240]).

⁹ Ao longo da História houve uma importante alteração na compreensão de quem poderia ser beneficiado com o asilo. Durante muito tempo apenas os criminosos comuns eram considerados aptos para usufruir dessa proteção. Os criminosos políticos, ao contrário, deveriam ser entregues para serem julgados pelos países que os perseguiram, pois, esses criminosos atentavam contra a figura e a segurança do próprio Estado. Essa compreensão sofreu uma importante mudança com a Revolução Francesa, em 1789. Influenciada pelos ideais Iluministas, pela crescente noção de direito humanos e pela defesa da liberdade, igualdade e fraternidade, a França passou a abrigar os refugiados políticos de outros países que lutavam para imitar o exemplo francês. A partir de então, a ideia de asilo sempre foi associada como um benefício exclusivo aos criminosos políticos, até porque a consolidação do direito internacional ao longo do século XIX ganhou a ferramenta jurídica da extradição – uma maneira de evitar a impunidade de réus de crimes comuns por meio de tratados bilaterais que preveem a devolução do criminoso para ser julgado em seu país de origem e não usar as fronteiras como instrumento de transgressão. Ver: ZARATE, 1958; GIGENA, 1960; VIADEMONTE, 1961; BURGESS, 2008.

Enquanto a diplomacia internacional era acionada em busca de uma solução para o caso, a situação dos asilados nos dois navios portugueses piorava diariamente. A *Mindello* e a *Affonso d'Albuquerque* eram embarcações relativamente pequenas, com condições materiais precárias e que, desde a chegada dos brasileiros, apresentava uma superlotação que ultrapassavam em duzentas pessoas o limite máximo recomendado. Todas as atividades básicas de um navio estavam comprometidas, tais como limpeza, alimentação e manobras. As pessoas amontoavam-se no convés e dormiam ao relento, expostas as todas condições climáticas que encontrassem. Havia a bordo diversas pessoas feridas e outras tantas doentes, o que aumentava o receio de uma epidemia de febre amarela que poderia, de acordo com o conhecimento científico da época, dizimar todo mundo (THOMPSON, 1934; SILVA, 1940; COSTA, 1944; CAPONI, 2000).

Em função dessas condições, o comandante Augusto de Castilho sabia da impossibilidade de realizar uma viagem transatlântica diretamente para Lisboa, ou qualquer outro território português. Em sua opinião, a melhor solução seria transportar os asilados até Buenos Aires. Esse destino contava com a anuência dos próprios refugiados, que viam nessa cidade uma excelente oportunidade para retornar ao teatro de guerra com a ajuda dos federalistas do Rio Grande do Sul, que estavam combatendo o governo estadual de Júlio de Castilhos e já tinham invadido os Estados de Santa Catarina e Paraná. A ideia era unificar a Revolta da Armada com a Revolução Federalista e derrubar governo do marechal Floriano Peixoto.

Todavia, ainda era necessário encontrar uma maneira de sair da baía de Guanabara com as duas corvetas superlotadas sem que houvesse incidentes com as tropas legalistas que estavam de prontidão. Como o diplomata português havia prometido ao governo brasileiro que ninguém desembarcaria antes solucionar aquela questão diplomática, o Conde de Paraty autorizou a saída das embarcações da baía de Guanabara por “motivos higiênicos” e prometeu que elas retornariam em breve. A saída da *Mindello* e da *Affonso d'Albuquerque* da baía de Guanabara aconteceu na tarde do dia 18 de março, e foi acompanhada à distância pelas fortalezas e navios governistas que não esboçaram reação alguma. Quando o governo brasileiro percebeu que as corvetas não mais retornariam ao Rio de Janeiro, as duas embarcações já

estavam navegando em direção a Buenos Aires, onde a situação dos asilados brasileiros ganharia novos contornos (COSTA, 1945).

A chegada das corvetas em Buenos Aires e as negociações sanitárias e diplomáticas

Assim que o governo de Portugal ficou ciente de que as corvetas haviam saído do Rio de Janeiro e rumavam para Argentina, o ministro Hintze Ribeiro se apressou em informar seu diplomata sobre a iminente chegada das embarcações e as ordens de não deixar ninguém desembarcar em Buenos Aires. O representante português na região do Prata era o Visconde de Faria, que estava creditado para representar Portugal junto aos governos da Argentina e do Uruguai.

Por uma diferença de marcha, a *Affonso d'Albuquerque* chegou primeiro, em 25 de março. A *Mindello* chegou no dia seguinte. O diplomata Visconde de Faria repassou para os dois comandantes, respectivamente, Francisco de Paula Teves e Augusto de Castilho, as terminantes ordens de Hintze Ribeiro de não deixar nenhum dos asilados desembarcar em território estrangeiro. As preocupações do governo português eram duas: primeiro, honrar o compromisso assumido pelo Conde de Paraty junto ao governo brasileiro de não deixar ninguém desembarcar até solucionar a questão diplomática; em segundo, respeitar as noções do direito internacional marítimo da época, que dizia que em caso de asilo diplomático era responsabilidade do Estado de asilo não proporcionar meios aos criminosos de retornar ao teatro de guerra em situação favorável (FREITAS, 1884; BELLO, 1886; MOORE, 1892).

Ora, não há dúvidas que tanto o Uruguai quanto a Argentina poderiam se enquadrar, facilmente, em espaços considerados “favoráveis” para que os asilados retornassem ao teatro de guerra. A Revolução Federalista estava a todo vapor no Rio Grande do Sul e era comum encontrar tropas federalistas usando a fronteira de forma intencional para escapar das tropas governistas, e até mesmo para comprar novos armamentos para seguir combatendo contra o governo estadual (RECKZIEGEL, 1999). Dessa forma, a diretriz de não deixar nenhum dos asilados desembarcar cumpria

uma dupla função: honrar o compromisso com o Brasil e não infringir o direito internacional da época.

Entretanto, assim que as corvetas chegaram em Buenos Aires, o Departamento Nacional de Higiene da Argentina entrou em ação. Essa repartição pública era responsável pela fiscalização da entrada e saída de navios da cidade para evitar, sobretudo, a chegada de doenças como a febre amarela, cólera e malária. Para tanto, o Departamento contava com uma estrutura de um lazareto localizado na ilha de Martín Garcia, usado para desinfecções e observações; um navio hospital flutuante, denominado *Rodolfo del Viso*, usado em casos de quarentena de rigor; havia médicos e fiscais sanitários; embarcações de pequeno porte para comunicação entre os navios em quarentena; e a presença constante de navios de guerra argentinos para garantir o cumprimento das normas de saúde, sobretudo o isolamento dos navios recém chegados (ALVAREZ, 2004; REBELO, 2010).

O Presidente do Departamento Nacional de Higiene da Argentina era J. M. Ramos Mejía. Tão logo as corvetas chegaram em Buenos Aires, J. M. Ramos Mejía designou um médico e um fiscal para cada corveta, com o propósito de verificar as condições higiênicas e de saúde de todas as pessoas a bordo da *Mindello* e da *Affonso d'Albuquerque*. Geralmente, as vistorias de saúde tinham por objetivo colocar em prática algumas normas de saneamento a bordo dos navios para evitar a proliferação de doenças. Contudo, a superlotação das embarcações portuguesas se apresentava como barreira intransponível para realização daquelas tarefas mais essenciais das diretrizes sanitárias da época.

De posse dessas informações, o Presidente do Departamento Nacional de Higiene enviou uma comunicação ao Ministro das Relações Exteriores da Argentina, Eduardo Costa. O documento chamava a atenção para necessidade de desembarcar todas as pessoas dos dois navios para que se evitasse um surto epidêmico de febre amarela. Na opinião de J. M. Ramos Mejía, o ideal era que todos desembarcassem no lazareto de Martín Garcia para que fossem realizadas todas as medidas profiláticas necessárias com aqueles indivíduos (AHC/Caja 562/ Carpeta 1/Legacion y Consulado de Portugal-1894).

Essas instruções contrastavam com as normativas do governo de Portugal de não deixar ninguém desembarcar. Dessa forma, aos poucos

configurou-se um problema difícil de ser resolvido. A situação não passou despercebida pela imprensa local, que cobria com curiosidade aquela situação inusitada de centenas de asilados brasileiros a bordo de navios de guerra português impossibilitados de desembarcar em Buenos Aires. Alguns repórteres do *La Prensa*, por exemplo, conseguiram permissões para se aproximar das corvetas e realizar entrevistas à distância com os brasileiros, que descreveram as dificuldades materiais que enfrentavam a bordo, assim como também declaravam o seu desejo de desembarcar naquela cidade e contar com a hospitalidade do governo argentino (BNA - Buenos Aires. *La Prensa*. 27.03.1894).

Havia também um grupo de emigrados brasileiros residentes em Buenos Aires que acompanhavam com atenção os desdobramentos daquele asilo diplomático. Esse grupo era composto por líderes políticos contrários ao governo de Floriano Peixoto, tais como Demétrio Ribeiro, Barros Cassal, Aníbal Falcão e outros. Esse grupo fazia *lobby* para que o governo argentino permitisse o desembarque dos “refugiados”, que não eram “prisioneiros”, mas sim “emigrados políticos” que haviam encontrado asilo nas corvetas. Os argumentos desse grupo também defendiam que os brasileiros refugiados estavam em águas argentinas, por isso, vinham na qualidade de “passageiros” submetidos e amparados pelas leis argentinas (BNA - Buenos Aires. *La Prensa*. 30.03.1894).

Havia uma pluralidade de opiniões e recomendações diplomáticas, médicas e políticas que estavam em jogo.¹⁰ Enquanto isso, a situação material e sanitária dos indivíduos piorava todos os dias. Já haviam acontecido alguns óbitos entre os asilados e alguns marinheiros portugueses já apresentavam evidentes sinais clínicos de febre amarela. O medo de uma epidemia crescia e a insatisfação pela proibição do desembarque aumentava entre os asilados.

O governo de Portugal mantinha sua determinação de proibir o desembarque e exigia que seus comandantes seguissem viagem, assim que

¹⁰ O governo argentino, por exemplo, recebia constantes reclamações da estrutura diplomática brasileira para aumentar a fiscalização e a repressão ao tráfico de armas e insurgentes federalistas na fronteira entre Brasil e Argentina. Esse assunto, contudo, foi pouco explorado pela historiografia e merece ser aprofundado no futuro. Não temos como tratar da complexidade desse tema dentro do espaço deste artigo.

possível, para algum território ultramarino português. Os comandantes, por sua vez, se recusavam a realizar uma longa travessia oceânica naquelas circunstâncias. A ideia foi fretar um navio em Buenos Aires que tivesse condições de transportar os asilados até Lisboa. Entretanto, havia uma série de questões para resolver nesse fretamento, tais como tamanho da embarcação, preço, condições de abastecimento, alimentação, tripulação, embandeiramento etc., que fizeram com que o tempo de espera se aproximasse ao período de quarentena que o Departamento Nacional de Higiene havia estipulado para as corvetas.

A demora em encontrar uma solução fez com que o governo argentino tomasse medidas extremas: ou o governo de Portugal autorizava o desembarque dos asilados no lazareto para desinfecção, ou as corvetas deveriam sair das águas argentinas se responsabilizando pelas consequências daquele ato. Portugal optou pela segunda opção e começou os preparativos para que as embarcações saíssem das águas argentinas. A preparação requeria o abastecimento de carvão, alimentos e outros itens.

Foi nessas condições que aconteceu o incidente com a *Pepito Donato*. O palhaborde argentino carregado de carvão foi palco de um confronto físico entre brasileiros asilados e marinheiros portugueses. A confusão chegou ao conhecimento do governo argentino e inaugurou um conflito diplomático entre a Argentina e Portugal.

O conflito argentino-português em torno da embarcação Pepito Donato

A recusa do governo português em permitir o desembarque dos asilados em Buenos Aires provocou uma dupla reação. Por um lado, os próprios asilados começaram a buscar meios de se aproveitar das circunstâncias para escapar dos navios. Por outro lado, um grupo de influentes brasileiros residentes na capital portenha planejava estratégias que possibilitassem a fuga do maior número possível de indivíduos. O almirante Saldanha da Gama, que estava refugiado na *Mindello*, percebeu que seus subordinados haviam chegado ao limite da paciência e que a perspectiva de uma viagem transoceânica em um navio fretado os deixava ainda mais

irrequietos. Nesse sentido, o almirante enviou um ofício ao comandante Augusto de Castilho dizendo que não mais se responsabilizaria pelas atitudes que os seus subordinados tomassem a partir daquele momento (LAFAYETTE, 1959; MONTEIRO, 1978).

O documento escrito por Saldanha da Gama, em 8 de abril de 1894, funcionou como um sinal verde para que as tentativas de fuga começassem a acontecer tanto na *Mindello* quanto na *Affonso d'Albuquerque*. Neste mesmo dia, um grupo de 32 asilados da *Mindello* conseguiu pular para dentro da chata que fazia o abastecimento de carvão e, depois de uma briga com alguns marinheiros portugueses, conseguiram escapar. O mesmo aconteceu na *Affonso d'Albuquerque*, porém naquele navio apenas três pessoas conseguiram escapar a nado até que fossem recolhidas por outra embarcação. À noite, foi a vez de uma lancha enviada pelos brasileiros residentes em Buenos Aires se aproximar da *Mindello* e outras 70 e tantas pessoas fugirem. Ou seja, em apenas um dia escaparam 110 dos 518 asilados.

Assim que ficou ciente dos meandros da fuga desse grande número de pessoas, o Visconde de Faria solicitou ao Ministro das Relações Exteriores da Argentina, Eduardo Costa, a devolução dos fugitivos. O ofício manifestava a intenção de restituir aquelas pessoas ao “asilo primitivo” sob a bandeira portuguesa, para respeitar um acordo firmado com outra nação – o Brasil – de não os deixar desembarcar em outro porto que não fosse português. A ideia, dizia o Visconde de Faria, não era castigá-los, mas sim respeitar um “compromisso de honra”. A recusa de Eduardo Costa foi imediata. O ministro lembrou que a conduta argentina tinha sido, até então, de respeitar a postura dos navios de guerra de Portugal em se recusar a deixar os asilados desembarcar. Porém, em função de questões de saúde pública, o governo argentino sentiu-se obrigado a exigir o desembarque no lazareto ou a saída das corvetas de suas águas territoriais. Como Portugal optou pela segunda opção, um grupo de brasileiros asilados encontrou meios de escapar dos navios, demonstrando sua insatisfação ao buscarem em território argentino a mesma proteção que haviam buscado inicialmente nas corvetas portuguesas (AHC/Caja 562/Carpeta 2/Legacion y Consulado de Portugal-1894).

Esse grupo de asilados passou por um período de quarentena no lazareto de Martín Garcia e depois foram bem recebidos em Buenos Aires

pelos líderes federalistas que residiam na cidade e que haviam ajudado em sua fuga. O sucesso de sua empreitada inspirou outros movimentos de evasão nas corvetas portuguesas. Porém, os oficiais portugueses agora estavam decididos a não deixar aqueles episódios se repetirem. Foi assim que se configurou, apenas um dia depois da primeira fuga dos 110 indivíduos, o conflito em torno da *Pepito Donato*.

Esta embarcação realizava a descarga de carvão na *Affonso d'Albuquerque* quando, às 9h40 min da manhã, um grupo de asilados saltou para bordo do palhabote e iniciou uma briga generalizada entre brasileiros e portugueses. Em meio ao conflito as amarras que ligavam a *Pepito Donato* à corveta foram cortadas e a embarcação ficou à deriva. O oficial imediato da *Affonso d'Albuquerque* organizou um escaler com alguns marinheiros armados e se dirigiu até a goleta para terminar com a confusão e reconduzir os asilados de volta para o navio português.

O conflito deixou feridos de ambos lados, porém nenhum com gravidade. Os brasileiros estavam armados com algumas facas e navalhas e os portugueses utilizaram pedaços de paus, pás e outros objetos para se defender até a chegada do reforço armado vindo pelo escaler. Assim que todos retornaram a corveta, foi instaurado um exame de corpo de delito para apurar as lesões de todos envolvidos e reconstituir em detalhes as circunstâncias da fuga. Entre os depoimentos colhidos, um marinheiro português afirmou que não havia nenhuma bandeira arvorada no palhabote. Um brasileiro ouvido teve um posicionamento um pouco distinto, disse não ter visto se havia ou não bandeira hasteada (SÁ, 1894, v. III).

A questão se existia ou não uma bandeira na *Pepito Donato* é secundária. O interessante é analisar os discursos que formam a partir da bandeira. A doutrina do direito internacional da época aponta para extraterritorialidade dos navios de guerra, que ficam isentos da jurisdição local (FREITAS, 1884; BELLO, 1886; MOORE, 1892). Nesse sentido, essas embarcações são consideradas “fortalezas flutuantes” e fazem parte do território ao qual pertencem (FIORI *apud* FERRÃO, 1894). Entretanto, em relação aos navios mercantes, nenhum juriconsulto da época negaria o direito de um país exercer sua soberania no seu próprio porto em relação aos navios mercantes de todas nacionalidades, sobretudo aqueles com a sua própria bandeira nacional hasteada.

Os próprios asilados que foram reconduzidos a *Affonso d'Albuquerque* manifestaram seu entendimento sobre a questão em dois manifestos. O primeiro foi dirigido ao Presidente da Argentina e dizia ter acontecido cenas de horror dentro da corveta portuguesa e continuadas no “convés de uma pequena galheta que arvorava a gloriosa bandeira da Argentina!”. O manifesto seguia descrevendo as violências sofridas mesmo quando os brasileiros “já em aguas e território argentinos [...] quando em altas vozes se declaravam sob a proteção do brioso e hospitaleiro povo argentino!”. O segundo manifesto, muito parecido em relação ao primeiro, foi enviado ao editor do jornal *La Prensa* para sensibilizar a população local em relação àquela situação. O manifesto frisava que tudo acontecera “em aguas territoriais argentinas, onde mesmo com sacrificio de suas vidas, vinham procurar abrigo e proteção” (AHC/Caja 558 Bis/Legaciones y Consulados de America – Brasil, Bolivia e Colombia – 1894/Carpeta 8).

Assim que as notícias sobre esse episódio chegaram ao conhecimento de Eduardo Costa, o ministro enviou ao diplomata português, o Visconde de Faria, um pedido de devolução dos brasileiros envolvidos no episódio da *Pepito Donato*:

Como Sua Senhoria facilmente compreenderá este caso reveste transcendental importância, porque se trata de um atropelo inusitado e de uma violação a soberania territorial e, o governo argentino, não pode de nenhuma maneira aceitar em silêncio esse proceder, agravado ainda mais, por haver se produzido em águas nacionais e contra um navio que arvorava a bandeira argentina (FARIA, 1897, p. 3-4).

A partir desse ofício encaminhado no dia 11 de abril, o conflito diplomático entre a Argentina e Portugal estava estabelecido. A princípio, o Visconde de Faria procurou ganhar tempo e demorou em responder a Eduardo Costa. O ministro argentino chegou a reclamar da demora e já desconfiava que as corvetas portuguesas estivessem com a intensão de deixar as águas argentina levando consigo os “trinta” indivíduos objetos da reclamação sem que antes houvesse uma solução diplomática para o caso (FARIA, 1897, p. 4, data 17.04.94). O diplomata acalmou os ânimos

e disse que estava procedendo uma ampla investigação para ter elementos suficientes para responder ao ministro argentino. Além disso, ele já havia expedido ordens para que os asilados que haviam tentado escapar fossem mantidos na *Mindello*, a qual permaneceria em águas argentinas (FARIA, 1897, p. 5, data 18.04.94).

Somente no dia 21 de abril que o Visconde de Faria respondeu a Eduardo Costa. O documento recuperava grande parte das informações contidas no corpo de delito e salientava a inexistência da bandeira argentina no palhaborde. O diplomata também corrigiu o número de envolvidos no incidente, que seriam apenas oito pessoas e não trinta como o governo argentino havia equivocadamente manifestado. Na opinião do representante de Portugal tudo havia acontecido sob o legítimo domínio português, pois os asilados estavam sob essa jurisdição e os marinheiros haviam reagido as agressões que receberam dos brasileiros apenas para manter a ordem e autoridade até então vigente (FARIA, 1897, p. 6-8. data 21.04.94).

A resposta do Visconde de Faria fez com que o governo argentino decidisse realizar uma ampla investigação sobre o caso para apurar aquelas informações que até então eles desconheciam. Porém, Eduardo Costa resolveu reforçar o pedido para que os indivíduos reclamados permanecessem no Rio da Prata, pois caso contrário não seria possível dar-lhes a liberdade que teriam direito (FARIA, 1897, p. 8. data 24.04.94). O Visconde de Faria não perdeu a oportunidade para lembrar o ministro argentino que ele já havia dado aquela ordem espontaneamente, e que os asilados não iriam a lugar nenhum sem a resolução da questão diplomática (FARIA, 1897, p. 10. data 26.04.94).

A investigação argentina ficou pronta no dia 26 de abril e apontou uma série de coincidências fatuais com a apuração portuguesa. Por exemplo, os dois governos concordavam que o número correto de asilados envolvidos naquele caso foram oito e não trinta, como havia sido cogitado em um primeiro momento. Também concordavam em relação ao uso de violência que foram cometidas tanto por brasileiros quanto por portugueses na tentativa de fuga na *Pepito Donato*. Contudo, os pareceres divergiam em um ponto. No inquérito argentino, depois que as amarras do palhaborde foram cortadas, essa embarcação teria se distanciado um quilômetro da corveta.

Segundo Eduardo Costa, isso demonstrava que a atuação do escaler armado de Portugal teria ocorrido dentro do território argentino, configurando-se numa violação do mesmo. Dessa forma, pouco importava o número de indivíduos envolvidos, oito ou trinta, a violação era a mesma e deveria ser reparada com a devolução dos brasileiros. Outro ponto que incomodava o ministro argentino era o fato de que os indivíduos objetos da reclamação estavam dentro do navio que o governo português fretara, prontos para viajar para longe do Rio da Prata (FARIA, 1897, p. 8-9).

O diplomata português respondeu que já havia dado ordens para o grupo permanecer a bordo da *Mindello* e que o ministro não tinha razões para se preocupar com a possibilidade de que fossem enviadas para longe. Porém, por deferência, o Visconde de Faria explicou o porquê daqueles indivíduos estarem a bordo do navio fretado e não na corveta. De acordo com o diplomata, tudo foi uma questão de logística, pois foi definido que a *Affonso d'Albuquerque* acompanharia o *Pedro III* (o navio fretado) até Lisboa. Dessa forma, era necessário que a corveta recebesse carvão e mantimentos. Para que não se repetissem as cenas de violências entre brasileiros e portugueses, todos os asilados das duas corvetas passaram para o *Pedro III*. Apenas depois que a *Affonso d'Albuquerque* estivesse pronta que aquelas pessoas, objeto da reclamação, passariam de volta para a *Mindello*, a qual permaneceria no Rio da Prata.

Entretanto, a questão mais delicada era a reclamação argentina de violação territorial. Para responder essa questão, o Visconde de Faria argumentou que:

se por ventura estavam dentro do palhabote com os refugiados, o sentinela, o oficial da marinha portuguesa e seus marinheiros, os que se encontravam ali em serviço e exercendo a autoridade, a situação era a mesma de que quando o palhabote estava atracado à corveta, pois somente se separou dela por ordem do oficial superior que estava a bordo antes de terminado o serviço que obrigava o pessoal da armada portuguesa a conservar-se dentro do palhabote. Somente depois de terminado o serviço e retirada a autoridade portuguesa de bordo, é que a embarcação distante, tivesse ou não tivesse

bandeira, poderia considerar-se território argentino; antes, era, em vista de todos os direitos do mundo, território português, pois nele estavam exercendo sua ação autoridades portuguesas, seja que estivesse em águas argentinas, seja que não, pois também as corvetas portuguesas estavam em águas argentinas e a ninguém ocorreu disputar o direito de reter a seu bordo os asilados que estavam sob sua guarda.

Pois V. E., que reconhece nossa autoridade enquanto o navio está atracado à corveta *Affonso d'Albuquerque*, pode por acaso desconhece-la quando este larga as amarras, se dentro desta mesma embarcação se mantém inalterável a mesma situação e a mesma autoridade exercida sem nenhuma interrupção?

Ao recorrer a noção da continuidade da autoridade portuguesa dentro da *Pepito Donato*, o Visconde de Faria sofisticou sua argumentação para além da questão da existência, ou não, da bandeira hasteada. O argumento português era tão irrepreensível que até mesmo o Procurador Geral da Nação Argentina, Sabiniano Kier, se posicionou da mesma forma. Para ele, a situação de autoridade a bordo do palhabote não se alterou em nenhum momento, nem mesmo quando a embarcação se distanciou da corveta por algum tempo. O procurador apoiava-se em alguns manuais de direito internacional da época e afirmava que não havia ocorrido nenhuma ofensa ao território argentino naquela questão.

O desfecho – à guisa de conclusão

O conflito diplomático entre a Argentina e Portugal sofreu uma grande inflexão na noite do dia 26 para 27 de abril. O vapor *Pedro III* foi alvo de uma ação conjunta de um comitê composto por brasileiros residentes em Buenos Aires, chefes federalistas, mercenários e alguns dos próprios asilados que escaparam no dia 8 de abril. O grupo organizou uma arriscada empreitada para libertar o maior numero possível de brasileiros do navio fretado enquanto o mesmo ainda estava nas águas uruguaias. Naquela oportunidade, os oito indivíduos alvo da reclamação diplomática argentina

escaparam junto com muitos outros asilados, totalizando 238 fugidos que desembarcaram em Montevideú.

O governo argentino sustentou a reclamação sobre a ofensa ao seu território, porém os indivíduos já haviam obtido a liberdade por meios próprios. A questão entre os dois países só foi solucionada quando o diplomata português declarou “lamentar sinceramente” o ocorrido (já que os indivíduos objetos da questão já estavam em liberdade e não havia nada a ser feito a respeito) encerrando, assim, o conflito diplomático.

A fuga em massa ocorrida no Uruguai desagradou profundamente o governo brasileiro, que viu a maior parte dos combatentes da Revolta da Armada asilados nas corvetas portuguesas escaparem ou na Argentina ou no Uruguai. A promessa portuguesa de não deixar nenhum asilado desembarcar não foi cumprida na plenitude. Em função desses fatos, o Brasil decidiu romper as relações diplomáticas com Portugal em 13 de maio de 1894. As relações entre os dois países só foram normalizadas no ano seguinte, após intermédio inglês.

Durante muito tempo, o alcance político desse rompimento obliterou a possibilidade de compreender e narrar outras dimensões históricas derivadas daquele asilo diplomático. O propósito deste artigo foi chamar a atenção para um conflito entre Portugal e Argentina pouco conhecido, mas derivado daquele primeiro entre Brasil e Portugal.

Em nossa opinião, há uma dimensão de cruzamento entre os episódios tanto na sua origem quanto no seu desfecho. O conflito entre Portugal e Argentina tem sua origem quando os asilados brasileiros nas corvetas portuguesas alcançam as águas do Rio da Prata e começam a reivindicar o seu desembarque. A partir desse momento, as histórias tomam rumos distintos e voltam a se encontrar quando acontece a última fuga em Montevideú. Uma história como essa só faz sentido quando é contextualizada de forma adequada para ressaltar os elementos constitutivos desse cruzamento histórico. Nesse sentido, esse artigo buscou realizar um exercício de história cruzada que fosse capaz de conectar essas histórias e, ao mesmo tempo, evitasse uma abordagem única e exclusivamente baseada nos Estados-Nações, destacando a ação dos próprios indivíduos asilados que fizeram parte desse intrincado episódio diplomático.

Referências

Arquivos

Arquivo Histórico Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal, Lisboa.

Arquivo Histórico Itamaraty, Rio de Janeiro.

Archivo Histórico de Cancillería, Buenos Aires.

Biblioteca Nacional de Argentina, Buenos Aires.

Obras de apoio

ABRANCHES, Dunshee. *A Revolta da Armada e a Revolução Rio Grandense: Correspondência entre Saldanha da Gama e Silveira Martins*. Rio de Janeiro: Editor M. Abrances, 1914. v. I e II.

ALVAREZ, Adriana. El rol de los lazaretos en el control de el cólera e la fiebre amarilla. Buenos Aires 1870-1915. *Historia Revista*. v. 9. n. 2, p. 287-317, jul.-dez. 2004.

ALVES, Francisco das Neves. *Revolução Federalista: história & historiografia*. Rio Grande: Editora da Furg, 2002.

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 (Org.). *A história na política, e a política na história*. São Paulo: Alameda, 2006, p. 133-177.

ARIAS NETO, José Miguel. Intervenção estrangeira na Revolta da Armada?. *Rev. Eletr. Hist. do Brasil*, Juiz de Fora, v. 4, n. 1, jan.-jun. 2000.

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

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

BURGESS, Greg. *Refuge in the land of liberty: France and its Refugees, from the Revolution to the End of Asylum (1787-1939)*. Great Britain - Eastbourne: Palgrave Macmillan, 2008.

- CALHOUN, Charles W. American Policy Toward the Brazilian Naval Revolt of 1893-94: A Reexamination. *Diplomatic History*, v. 4, p. 39-56, 1981.
- CAPONI, Sandra. “El veneno y el mosquito: aspectos epistemológicos de la etilogía y la profilaxis de la fiebre amarilla”. *História, Ciência, Saúde - Manguinhos*, v. VII, n. 2, p. 249-80, jul.-out. 2000.
- CARVALHO, José Murilo de. As Forças Armadas na Primeira República: o Poder Desestabilizador. In: _____. *Forças Armadas e Política no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005, p. 13-61.
- CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: Cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- 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: Zelio Valverde, 1945.
- FARIA, Visconde de. *Portugal e a República Argentina: Questão diplomática satisfatoriamente 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, Felisbela. *História da Revolta de 6 de Setembro de 1893*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982. [1896].
- FREITAS, Carlos Vidal de Oliveira. *Elementos de Direito Internacional Marítimo*. Rio de Janeiro: Lombaerts & Comp, 1884.
- GIGENA, Carlos Torres. *Asilo Diplomático: su práctica y su teoría*. Buenos Aires: La Ley S. A. Editora e Impresora, 1960.
- GONÇALVES, Eduardo Cândido Cordeiro. *Ressonâncias em Portugal da implantação da República no Brasil (1889-1895)*. Porto: Editora da Universidade do Porto, 1995.
- HAHNER, June E. *Relações entre civis e militares no Brasil (1889-1898)*. São Paulo: Pioneira, 1975.
- JANOTTI, Maria de Lourdes Mônaco. *Os subversivos da República*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

- LAFAYETTE, Pedro. *Saldanha da Gama*. Rio de Janeiro: Editora Souza, 1959. 2 v.
- MARTINS, Hélio Leôncio. *A Revolta da Armada*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1997.
- MONTEIRO, Rolando. Saldanha da Gama e os asilados. In: _____. *Ensaio e sátiras*. Rio de Janeiro: OCD, 1978, p. 211-271.
- MOORE, John Bassett. Asylum in Legations and Consulates and in Vessels I, II, II. *Political Science Quarterly*, v. VII, n. 1, p. 1-37, mar. 1892; v. VII, n. 2, p. 197-231, jun.1892; v. VII. n 3, p. 397-418, sep. 1892.
- NABUCO, Joaquim. *A Intervenção Estrangeira durante a Revolta de 1893*. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1896.
- PARATY, Conde de. *Conflicto diplomático: breves explicações*. Lisboa: M. Gomes - Editor, 1895.
- QUEIROZ, Suely Robles Reis de. *Os Radicais da República*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- REBELO, Fernanda. *A travessia: imigração, saúde e profilaxia internacional (1890-1926)*. Tese (Doutorado) - Fundação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2010.
- RECKZIEGEL, Ana Luiza Gobbi Setti. *A Diplomacia Marginal: Vinculações políticas entre o Rio Grande do Sul e Uruguai (1893-1904)*. Passo Fundo: UPF, 1999.
- SÁ, Eduardo Alves de (Org.). *Portugal e Brazil: Conflicto Diplomático*. Lisboa: M. Gomes Editor, 1894. 4 v.
- SAN JUAN, César Walter; MANLY, Mark. El asilo y la protección internacional de los refugiados en América Latina: análisis crítico del dualismo “asilo-refugio” a la luz de Derecho Internacional de los Derechos Humanos. In: FRANCO, Leonardo (Coord.). *El asilo y la protección internacional de los refugiados em América Latina*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores Argentina, 2003, p. 18-71.
- SANTOS JR, João Júlio Gomes dos. A intervenção estrangeira na Revolta da Armada: a polêmica entre Joaquim Nabuco e Felisbello Freire. In: SILVA, Giselda Brito; MATOS, Júlia Silveira; SCHURSTER, Karl. *Campos da Política: Discursos e Práticas*. São Paulo: LP-Books, 2012.

- _____. Um diplomata na Revolta da Armada: As impressões políticas e atuação do Conde de Paço d'Arcos. *Tempo e Argumento*, v. 3, n. 2, p. 141-163, jul.-dez. 2011.
- SANTOS JR., João Júlio Gomes dos. “O mais esquisito dos espetáculos”: A crise do asilo diplomático entre Brasil e Portugal em 1894. Tese (Doutorado) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.
- SCHULZ, John. *O exército na política: origens da intervenção militar (1850-1894)*. São Paulo: Edusp, 1994.
- SILVA, Augusto Carlos de Souza e. *O Almirante Saldanha e a Revolta da Armada: Reminiscências de um revoltoso*. Rio de Janeiro: Livraria José Olímpio Editora, 1936. v. 1.
- _____. *O Almirante Saldanha: Comandante em Chefe na Revolta da Armada: Reminiscências de um revoltoso*. Rio de Janeiro: Editora A Noite, 1940. v. 2.
- SILVA, Henrique Corrêa da Silva (Org.). *Missão Diplomática do Conde de Paço D'Arcos no Brasil (1891-1893)*. Lisboa, 1974.
- SIMITH, Joseph. Brazilian Diplomacy and Foreign Intervention in the Brazilian Naval Revolt, 1893-94. *Revista Complutense de Historia de América*, v. 26, p. 117-134, 2000.
- SZNAJDER, Mario; RONIGER, Luis. *The politics of exile in Latin America*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.
- THOMPSON, Arthur. *Guerra Civil do Brasil de 1893-1895: Vida e Morte do Almirante Saldanha*. Rio de Janeiro: Editora Ravaro, 1934.
- TOPIK, Steven C. *Comércio e canhoneiras: Brasil e Estados Unidos na Era dos Impérios (1889-97)*. Tradução de Ângela Pessoa. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.
- VIADEMONTÉ, José Agustín Martínez. *El Derecho de Asilo y el Régimen Internacional de Refugiados*. México: Ediciones Botas, 1961.
- VILLALBA, Epaminondas. *A Revolta da Armada de 6 de setembro de 1893*. Rio de Janeiro: Laemmert & C., 1894.
- VIVIAN, James F. United States Policy during the Brazilian Naval Revolt, 1893-94: The Case for American Neutrality. *American Neptune*, v. 41, p. 245-261, 1981.

ZARATE, Luis Carlos. *El asilo en el Derecho Internacional Americano*. Bogota: Editorial Iqueima, 1958.

ZIMMERMANN, Bénédicte; WERNER, Michael. Penser l'histoire Croisée: entre empirie et réflexivité. *Annales HSS*, n. 1, p. 7-37, jan.-fev. 2003.