



ESCOLA NAVAL

talant de bi-faire



Filipe Borges Alves Ratinho

Ecos da missão de Augusto de Castilho e as tensões migratórias no nordeste do Mar Egeu e Mediterrâneo

Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais,
na especialidade de Marinha



Alfeite

2022



ESCOLA NAVAL

ta fan tõe b i e f a i r e



Filipe Borges Alves Ratinho

Ecos da missão de Augusto de Castilho e as tensões migratórias no nordeste do Mar Egeu e Mediterrâneo

**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais,
na especialidade de Marinha**

Orientação de: Professor Doutor Carlos Jorge Alves Lopes, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa.

Coorientação: CMG Augusto António Alves Salgado.

Aluno Mestrando

ASPOF Alves Ratinho

Orientador

Doutor Carlos Alves Lopes

Alfeite

2022

« Le courage n'est pas d'avoir la force de continuer.
Le courage c'est quand tu n'as pas la force de continuer. »

Napoléon Bonaparte

Dedicatória

A Marinha Portuguesa guardou para o nome Augusto de Castilho diversos capítulos da sua história que certamente jamais serão esquecidos. Hoje certamente muitos conhecem-no principalmente através dos navios que foram sucessivamente batizados com o seu nome, como é o caso do caça-minas *Augusto de Castilho*, perdido na batalha contra o submarino imperial alemão U-139 durante a primeira guerra mundial, e ainda a corveta da *Classe João Coutinho*, F484 NRP *Augusto de Castilho*.

Em todo o seu percurso, desde que assentou praça na Escola Naval, Augusto de Castilho demonstrou o seu valor como homem e como oficial de marinha através do trabalho exemplar que desenvolveu durante toda a sua carreira, sendo este sempre pautado pelos mais nobres sentimentos que um oficial da armada pode possuir.

O nome de Augusto de Castilho não se encontra restrito às memórias da nossa Marinha, muito menos às ruas de Portugal, os feitos alcançados estendem-se pelos vários cantos do mundo, especialmente em todos aqueles onde teve oportunidade de exercer funções, como é o caso de Moçambique onde exerceu o cargo de Governador-geral de Lourenço Marques.

Reconhecendo a importância da História, e os benefícios que o conhecimento da mesma e das suas personalidades podem ter para o futuro, dedico a realização desta dissertação de mestrado à memória do Sr. Almirante Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha.

Agradecimentos

Todas as dificuldades e alegrias proporcionadas pelo “embarque” nesta aventura não teriam qualquer significado se não tivesse com quem as partilhar. Além da partilha de todos estes momentos, foi a estabilidade, apoio e segurança transmitida por todos aqueles que me são mais próximos que me permitiram sempre continuar.

Deixo um agradecimento muito especial a toda a minha família, em particular aos meus pais e à minha namorada Leonor, por terem sido durante todo este percurso o meu porto de abrigo. Nem todos puderam ler estes agradecimentos, contudo, é com todo o sentimento que agradeço também aos meus avós, que sonhavam com a conclusão deste percurso.

O apoio da família é importante na realização de qualquer tarefa, e neste percurso contei não só com o apoio da minha família, mas também com o apoio incondicional da família que a Marinha portuguesa me proporcionou. Desta forma agradeço em especial aos Aspirantes Manuel Godinho, Diogo Rodrigues e Diogo Mateus pelos laços de camaradagem e amizade, dentro e fora do ambiente profissional.

O culminar dos últimos cinco anos, encontram-se em certa parte refletidos nesta dissertação de mestrado. Iniciando-se com a idealização do tema, passando pela estruturação e redação do trabalho, o apoio do Doutor Carlos Alves Lopes foi fundamental para cada uma das fases da dissertação. O suporte providenciado neste período letivo não se refletiu apenas na dissertação, como também nas restantes tarefas académicas desenvolvidas durante esta temporada. É desta forma que pretendo expressar o meu agradecimento ao Doutor Carlos Alves Lopes.

A todos demonstro-me muito agradecido.

Resumo

Nos finais do século XIX ocorreu a 2ª Revolta da Armada brasileira, num conflito interno político-constitucional brasileiro, fruto da instabilidade económica da jovem República brasileira formada em 15 de novembro de 1889.

Neste conflito marcaram presença diversas nações, através do destacamento de forças navais enviadas para a baía de Guanabara. A força naval portuguesa foi composta por duas corvetas-mistas, sob comando do Capitão de Fragata Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha.

A evolução do conflito no Rio de Janeiro levou ao asilo em massa das guarnições revoltosas brasileiras para bordo das corvetas portuguesas. Este acontecimento foi precedido por duras condições de navegação e de habitabilidade a bordo dos navios de bandeira portuguesa que geraram sofrimento físico e efeitos psicológicos sobre os asilados brasileiros, resultando em processos de fuga de bordo dos navios portugueses.

O contexto destes acontecimentos não podia ser mais atual, quando verificamos no Mar Mediterrâneo elevados fluxos migratórios, que tem levado à intervenção de forças navais dos países mediterrânicos e dos restantes países europeus para lidar com a situação. Estes acontecimentos, a par com o caso de estudo revelam a afinidade não só pela situação comum de acolhimento humanitário a bordo de navios de guerra, mas também pela problemática do asilo e acolhimento dos refugiados por países europeus.

Torna-se também interessante refletir sobre o valor da presença naval, tanto na baía de Guanabara nos finais do século XIX, como também no crescente recurso a este mecanismo na manutenção das fronteiras externas da União Europeia e dos interesses comunitários das vias marítimas que garantem parte da estabilidade europeia que conhecemos hoje, dando especial ênfase aos acontecimentos que temos vindo a presenciar no mar mediterrâneo.

Palavras-chave: *Augusto de Castilho, Mediterrâneo, Migrantes, Desterritorialização, Fronteira*

Abstract

At the end of the 19th century, the 2nd Revolt of the Brazilian Navy took place, in an internal Brazilian political-constitutional conflict, because of the economic instability of the young Brazilian Republic formed on November 15, 1889.

Several nations were present in this conflict, through the detachment of naval forces sent to Guanabara Bay. The Portuguese naval force was composed of two mixed corvettes, under the command of Frigate Captain Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha.

The evolution of the conflict in Rio de Janeiro led to the mass asylum of the Brazilian revolting garrisons to board the Portuguese corvettes. This event was followed by the harsh conditions of navigation and habitability on board Portuguese-flagged ships, which generated physical suffering and psychological effects on Brazilian asylum seekers, resulting in processes of flight on board Portuguese ships.

The context of these events could not be more current, when we see high migratory flows in the Mediterranean Sea, which has led to the intervention of naval forces from European and other Mediterranean countries to deal with the situation. These events, together with the case study, reveal the affinity not only for the common situation of humanitarian reception on board warships, but also for the problem of asylum and reception of refugees by European countries.

It is also interesting to reflect on the value of the naval presence, both in Guanabara Bay at the end of the 19th century, as well as the increasing use of this mechanism in the maintenance of the external borders of the European Union and the community interests of the maritime routes that guarantee part of the of the European stability that we know today, with special emphasis on the events that we have been witnessing in the Mediterranean Sea.

Keywords: Augusto de Castilho, Mediterranean, Migrants, Deterritorialization, Frontier

Índice

Dedicatória	III
Agradecimentos	V
Resumo	VII
Abstract	IX
Índice de Figuras	XIII
Índice de Gráficos e Tabelas.....	XV
Lista de Abreviaturas e Acrónimos	XVII
Introdução	1
<i>Enquadramento Geral</i>	<i>4</i>
<i>Âmbito, Objetivos e Metodologia da Dissertação</i>	<i>7</i>
<i>Pertinência do Tema</i>	<i>8</i>
<i>Estrutura da Dissertação</i>	<i>9</i>
<i>Estado da Arte</i>	<i>10</i>
Capítulo 1. Enquadramento Teórico	15
1.1 Teoria da desterritorialização: quebra de vínculo ao território	15
1.2 Os constrangimentos nos processos de fuga.....	17
1.3 Importância geoestratégica e económica do Mar Mediterrâneo	19
Capítulo 2. O caso Augusto de Castilho e o transporte dos asilados	25
2.1 Do asilo dos revoltosos à saída da baía de Guanabara.....	26
2.2 O contexto da vida a bordo e as fugas na Argentina	31
2.3 Encontros e motivações das fugas no Uruguai	40
2.4 As pressões externas e as crises diplomáticas: Argentina, Brasil e Portugal.....	45
2.5 O acolhimento dos asilados em Portugal.....	49
2.5 O valor da Missão Portuguesa.....	53
Capítulo 3. Considerações sobre as migrações no Mar Mediterrâneo	57
3.1 As rotas marítimas de emigração provenientes do Levante Mediterrânico	59
3.2 A União Europeia e a segurança, vigilância e salvamento marítimo.....	65
3.3 As missões de vigilância da fronteira marítima europeia	69
3.4 O acolhimento dos migrantes na Europa e a questão de asilo	73

3.5 A situação em Portugal: vigilância e salvamentos.....	74
Capítulo 4. O valor da presença naval na segurança marítima	79
4.1 A intervenção da Marinha Portuguesa no século XIX.....	80
4.2 A segurança e o contributo para a estabilidade económica europeia.....	82
4.3 A presença naval no controlo migratório.....	84
Conclusões	89
Bibliografia.....	95
<i>Bibliografia Geral</i>	95
<i>Referências Jurídicas</i>	101

Índice de Figuras

Figura 1-Acumulação de navios após o incidente do Ever Given.....	22
Figura 2 Acumulação de navios após o incidente do Ever Given.....	22
Figura 3 - Rotas marítimas e gasodutos que cruzam o mediterrâneo	23
Figura 4 – Corveta Mindelo fundeada no Rio de Janeiro.....	32
Figura 5 - Corveta Afonso de Albuquerque em Lisboa.....	33
Figura 6- Ilustração do trânsito das corvetas portuguesas	36
Figura 7-Ilustração da passagem das corvetas para fora das águas territoriais	39
Figura 8- Vapor Pedro III	41
Figura 9- Ilustração da passagem das corvetas para águas uruguaias	43
Figura 10- Pacote Angola.....	50
Figura 11- Ilustração do transporte dos asilados da baía de Guanabara à barra do Tejo	51
Figura 12 - Número de migrantes que transitaram anualmente as rotas Mediterrânicas	60
Figura 13- Ilustração das principais rotas migratórias no mediterrâneo	61
Figura 14- Áreas de responsabilidade portuguesas	75

Índice de Gráficos e Tabelas

Tabela 1-Países Mediterrânicos pertencentes ao continente europeu	20
Tabela 2-Países Mediterrânicos pertencentes ao continente asiático	21
Tabela 3-Países Mediterrânicos pertencentes ao continente africano	21
Tabela 4- Força naval internacional Rio de Janeiro 1893	26
Tabela 5- Intervenção dos Estados Unidos da América na 2ª Revolta.....	27
Tabela 6-Comparação das corvetas portuguesas face a um navio da atualidade	35
Tabela 7 - Convenções internacionais por parte dos países mediterrânicos.....	58
Tabela 8-Entradas ilegais por via terrestre e via marítima 2009-2020.....	62
Tabela 9- Países que contam entre as 10 nacionalidades mais comuns de migrantes ilegais	64
Tabela 10- Estados Membros da UE com Fronteiras Marítimas.....	70

Lista de Abreviaturas e Acrónimos

CNUDM Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

CRSR Convenção Relativa ao Estatuto de Refugiado

DGRM Direção Geral dos Recursos Marítimos

FRONTEX European Border and Coast Guard Agency

IMO International Maritime Organization

MEDMIG Mediterranean Migration

MRCC Maritime Rescue Coordination Centre

MRSC Maritime Rescue Sub Centre

NATO North Atlantic Treaty Organization

NRP Navio da República Portuguesa

SAR Search and Rescue

SNBS Sistema Nacional para a Busca e Salvamento

SNBSM Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo

SOLAS Safety of Life at Sea

SRR Search and Rescue Region

UE União Europeia

UNCLOS United Nations Convention of the Law at Sea

ZEE Zona Económica Exclusiva

Introdução

A história de Portugal encontra-se intimamente relacionada com o mar, tendo-se demonstrado em vários períodos históricos a importância das vias marítimas para a prosperidade nacional.

A Marinha portuguesa tem vindo a salvaguardar os interesses nacionais ao longo de vários séculos de existência. Além da manutenção da segurança nacional e defesa da costa portuguesa continental e insular, a sua missão é, e tem sido, desenvolvida nos quatro cantos do mundo existindo dificilmente algum recanto do mar onde a bandeira portuguesa não tenha sido orgulhosamente arvorada num dos navios da nossa Marinha.

Os navios têm-se demonstrado meios essenciais para a evolução da humanidade, garantindo não só fontes de subsistência, ligações marítimas, meios de sustentação de grande parte da economia global tal como a conhecemos, têm ainda vindo a ser utilizados como uma extensão da ação diplomática e um meio de manutenção dos objetivos dos diferentes Estados de bandeira.

Na presente dissertação é analisado como caso de estudo a missão da força naval portuguesa destacada para a baía de Guanabara durante a 2ª Revolta da Armada Brasileira, entre 1893 e 1894. Este caso particular da história da Marinha portuguesa, ilustra a atuação de navios de guerra portugueses associados numa força naval internacional que contou com a presença de algumas das grandes potências navais dos finais do século XIX, localizado junto à cidade do Rio de Janeiro onde se deflagrou o conflito interno brasileiro.

Os acontecimentos que marcaram a passagem portuguesa por águas sul-americanas, são dignos de estudos em todas as suas vertentes, no entanto, na presente dissertação propomo-nos a dar uma especial incidência ao acolhimento dos revoltosos brasileiros a bordo das corvetas portuguesas, às consequências deste acolhimento para o desenvolvimento posterior da missão e os ecos das decisões tomadas nas relações diplomáticas entre Portugal e as diferentes nações envolvidas.

Um elemento que torna este caso particularmente interessante centra-se nas fugas efetuadas por parte dos asilados de bordo das corvetas portuguesas e como o estado de

espírito destes homens foi evoluindo, dentro do espaço confinado a bordo das corvetas portuguesa, especialmente com o afastamento da sua posição geográfica em relação ao território-natal, ou como a demora em confinamento transformou o reconhecimento da ação portuguesa entre salvamento e sequestro. Neste ponto foi interessante reconhecer que a desterritorialização, num aspeto ainda mais traumático, em que o espaço fechado se desloca e afastou os asilados sobre os seus objetivos de reintegração em território brasileiro.

A investigação desta temática, motivou ainda a participação e redação de um trabalho para as XII Jornadas do Mar intitulado por “*Do asilo às fugas: Acolhimento de asilados na 2ª Revolta da Armada Brasileira*” onde foi abordado maioritariamente o conhecimento disponível no 2º capítulo da dissertação, tendo recebido o prémio de 3º lugar na categoria de “*História, Geografia, Economia e Gestão*”.

Na atualidade verificamos que em algumas missões atribuídas à Marinha portuguesa nos últimos anos, existem semelhanças relativamente ao cenário dos acontecimentos que tiveram lugar na baía de Guanabara, tornando a análise do caso de estudo particularmente interessante no que diz respeito à extração de algumas lições a ter em conta, uma vez que é expectável e mesmo possível que em certas missões haja eventos a bordo de um navio da nossa Marinha, em muito similares na atualidade.

Uma das semelhanças que leva a uma análise mais detalhada das fugas dos asilados e compreensão destes acontecimentos à luz da teoria da desterritorialização, é o acolhimento de terceiros (grupos de civis) a bordo de navios da Marinha portuguesa no Mediterrâneo.

Ao longo deste trabalho procurámos compreender os elementos que podem levar a acontecimentos semelhantes às fugas que no passado foram verificadas de bordo dos navios da força naval portuguesa, sob comando de Augusto de Castilho.

Sobre o acolhimento de grupos de civis a bordo dos navios portugueses nas missões de defesa e segurança da fronteira europeia na atualidade, foram estudados particularmente os fluxos migratórios no mediterrâneo oriental, mas sem deixar de abordar similares ocorrências junto à costa portuguesa.

A presença naval na baía de Guanabara desenvolvida através de presença de navios de guerra enviados por diferentes nações, constituiu um ponto de estudo tanto pela forma como foi realizada a organização da presença internacional, como pela ausência de vínculos a organizações como as que conhecemos hoje.

Não existindo uma organização supranacional de coordenação da força internacional presente na baía de Guanabara, esta acabaria por ser efetuada mais por tradição e diplomacia local, muito ligada às necessidades de decisão imediata, mas sempre ligada aos objetivos alcançados pelos comandantes daqueles navios de salvaguardar os interesses das suas nações naquele território. Não deixará de ser importante perceber que esta intervenção estrangeira que foi sempre pautada pelo carácter neutro perante o conflito, o que permitiu não só a mediação diplomática sobre diferentes acontecimentos críticos, como a salvaguarda de centenas de vidas humanas.

À semelhança do recurso à presença naval para salvaguardar os interesses estrangeiros no Brasil, durante a 2ª Revolta da Armada brasileira, também hoje esta “ferramenta-diplomática” é utilizada para alcançar semelhantes objetivos, defesa de vidas humanas e salvaguarda de interesses nacionais.

Neste âmbito, perante o ponto de partida do caso de estudo e pelo conhecimento das missões portuguesas sob a égide da Agência FRONTEX na atualidade desenvolvemos o conhecimento sobre a intervenção naval europeia no mediterrâneo, salientando também a importância destas águas para os países europeus, através da intervenção das marinhas de guerra dos diferentes estados-membros, como também através da intervenção de mecanismos e agências comunitárias criadas com o objetivo de assegurar a segurança e defesa das fronteiras europeias.

Enquadramento Geral

O tema da presente dissertação resultou do conhecimento histórico da missão naval da Marinha Portuguesa que teve lugar no Brasil, durante o período em que decorreu a 2ª Revolta da Armada Brasileira, entre os anos de 1893 e 1894.

Centrada num conflito interno político-constitucional brasileiro, fruto da instabilidade económica da jovem República brasileira formada em 15 de novembro de 1889. Esta foi liderada pelo Contra-Almirante Custódio José de Mello e teve início a 7 de setembro de 1893, dentro da baía de Guanabara, no Rio de Janeiro.

A baía de Guanabara simbolizava uma das mais importantes baías do Brasil, sendo de destacar a importância militar e comercial dos portos que se situavam dentro desta.

A luta pelo domínio naval da baía, viria a ser o ponto principal de todo o processo militar, uma vez que domínio destas águas permitiria aos revoltosos afetar consideravelmente a cidade do Rio de Janeiro, mas também política e economicamente todo o Brasil. (Freire, 2018)

No final do século XIX a importância crescente do Brasil como país e potência económica da América do Sul, levou a que este conflito interno armado viesse a despertar interesse de diversas nações estrangeiras, mas também a intervenção de algumas dessas nações como foi o caso dos Estados Unidos da América.

Estas intervenções tiveram em vista não só assegurar os seus interesses económicos, como também proteger as comunidades das suas respetivas nacionalidades que habitavam a cidade do Rio de Janeiro, principal centro comercial do Brasil à data.

Entre os países estrangeiros que marcaram presença na baía de Guanabara através do destacamento de forças navais, estiveram navios de guerra de bandeira Alemã, Americana, Francesa, Inglesa, Italiana e Portuguesa. As forças internacionais presentes desenvolveram um papel essencial na mediação entre as partes em conflito e permitiram que os interesses comerciais das diferentes nações fossem acautelados nos portos dentro da baía. (Freire, 2018)

A força naval portuguesa na baía de Guanabara foi composta por dois navios de guerra, inicialmente a corveta mista *Mindelo* sob comandando do Capitão-de-Fragata

Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha (Augusto de Castilho), com uma guarnição de 166 homens (Freire, 2018), à qual se juntou a corveta mista *Afonso de Albuquerque* comandada pelo Capitão-de-Fragata Francisco de Paula Teves. A força encontrava-se sobre comandando do Comandante Augusto de Castilho, sendo que o seu canal de comunicação com Lisboa passava pelo Ministro Plenipotenciário de Portugal no Brasil.

Augusto de Castilho, nasceu em Lisboa a 10 de outubro de 1841, tendo ingressado na Escola Naval a 22 de setembro de 1859. Como oficial de marinha, destacou-se desde cedo pelo comportamento exemplar e competência demonstrada nas diversas circunstâncias. Além dos cargos e comandos desempenhados como oficial de marinha, Augusto de Castilho exerceu também cargos de carácter governamental e político como é exemplo o cargo de governador-geral de Moçambique, em Lourenço Marques entre 1885 e 1889. Durante a sua carreira experienciou diversas vezes, com sucesso, a mediação diplomática e conduziu operações militares de elevado grau de dificuldade.

Todos os acontecimentos e experiência adquiridos ao longo da carreira de Augusto de Castilho manifestaram-se na sua atuação em território brasileiro, tendo desempenhado um papel indispensável na mediação do conflito armado entre os revoltosos e as forças governamentais, e um papel relevante na conjugação dos esforços diplomáticos entre e a partir das forças navais internacionais.

O precipitado desfecho dos acontecimentos na baía de Guanabara veio em mais uma vez testar as capacidades de comando do oficial português, aquando do embarque inesperado dos militares revoltosos a bordo das corvetas portuguesas.

Este acontecimento foi procedido por duras condições de navegação e de habitabilidade a bordo dos navios de bandeira portuguesa que geraram efeitos psicológicos sobre os asilados brasileiros, hoje reconhecíveis como de desterritorialização, em face da materialização dos espaços ocupados e das razões que os motivaram. Acresce a esta situação de espaço confinado algo ainda mais marcante que foi consequência da navegabilidade dos espaços, *Mindelo* e *Afonso de Albuquerque*, que ao se afastarem de baía de Guanabara criaram inicialmente um sentimento de segurança entre os asilados brasileiros, mas que ao se dirigiram para a Argentina e ao não os desembarcarem em território brasileiro, criaram um estado de inquietação, que não só transformaria a imagem dos portugueses de salvadores para carcereiros, o que viria a

potenciar fugas por parte dos revoltosos, que culminariam em graves conflitos diplomáticos entre a Argentina e Portugal, mas também com o Brasil e que levou à suspensão das relações diplomáticas entre Portugal e o Brasil.

Volvido mais de um século após estes acontecimentos, situações similares podem ser observadas, dentro da crise humanitária verificada no Mar Mediterrâneo, consequência do fluxo migratório resultante da guerra em regiões do Médio Oriente e Norte de África, após as Primaveras Árabes. As consequências internacionais pelo elevado tráfego migratório no ano de 2015, onde foram atingidos valores históricos em termos de fluxos migratórios, viria a implicar a intervenção naval portuguesa na missão de segurança das fronteiras europeias.

Após um século verificam-se ainda dificuldades na gestão deste tipo de situações humanitárias, com principal incidência na dificuldade que é a aplicação de políticas eficazes de acolhimento e integração, assim como a perceção total dos fenómenos envolvidos nos fluxos migratórios, com uma plena diferenciação entre necessidades humanitária de emergência em resultado de conflitos recentes, como o verificado pela invasão da Rússia sobre a Ucrânia, ou a tomada do poder por parte dos talibãs no Afeganistão, em que existe uma intolerância sobre os civis, refira-se uma incompatibilidade cultural, sendo que os fenómenos de migração económica que não são fruto de uma situação singular de alta violência, mas de uma situação conjuntural de longo prazo, necessitam de ser tratadas de forma diversa, por forma a evitar o aparecimento de tráfico humano e de campos de refugiados, que mais uma vez criam fenómenos de desterritorialização social.

Tal como no passado com as forças navais na baía de Guanabara, a Marinha Portuguesa continua a desenvolver um papel essencial na resposta a acontecimentos nas mais variadas partes do globo. O papel desempenhado pela Marinha na atualidade, pode diferir no modo de atuação, ou deparar-se com uma tipologia diferenciada de acontecimentos, contudo mantem-se diversos elementos comuns como o de acolhimento de terceiros a bordo dos seus navios de guerra e o transbordo destes até um destino final, continuando a efetuar missões de elevada complexidade não só a nível diplomático como a nível humanitário.

Âmbito, Objetivos e Metodologia da Dissertação

O desenvolvimento desta investigação insere-se na área de estudos do Mestrado Integrado em Ciências Militares Navais, classe de Marinha da Escola Naval, durante o qual foram fornecidas as ferramentas necessárias e apropriadas para se abordar o tipo de temática proposto, revelando o culminar de todo o percurso académico na Escola naval.

Durante a elaboração do trabalho foram aplicados maioritariamente conceitos aprendidos nas unidades curriculares de História Naval e História do Poder Naval, bem como na unidade curricular de Direito Internacional Marítimo, que proporcionaram uma base sólida de conhecimento sobre as matérias abordadas e capacitou as bases necessárias para um estudo específico sobre o transporte de protegidos de situações de guerra, vertente que se centra nesta dissertação.

Como objetivo principal da dissertação iremos aprofundar e interpretar o conhecimento existente sobre as ações desenvolvidas pela força naval portuguesa durante a 2ª Revolta da Armada brasileira (1893-1894), na pessoa do comandante Augusto de Castilho, e relacioná-las com a continuidade de ações humanitárias efetuadas pela Marinha Portuguesa em tempo de paz.

Para que tal objetivo seja cumprido foi dado uma especial ênfase aos acontecimentos de recolha dos asilados na baía de Guanabara, incluindo a vivência e coexistência dos numerosos asilados com a guarnição portuguesa em ambos os navios, a progressiva alteração e degradação do estado de espírito a bordo dos mesmos, fatores que possivelmente terão influenciado a fuga dos refugiados, ou continuação dos mesmos a bordo até Lisboa.

Através do estudo e interpretação dos acontecimentos acima descritos pretende-se ainda analisar a aplicação de convenções internacionais existentes na época e realizar a comparação dessas mesmas convenções com as atualmente em vigor para que seja também possível retirar conclusões e transpô-las para a atualidade comparando os esforços que a Marinha Portuguesa desenvolve nas suas missões. Ao extrapolar o tema central da dissertação para a atualidade, é dada especial ênfase à crise migratória que se

tem verificado nas águas do Mar Mediterrâneo oriental, bem como a importância desta massa de água, enquanto fronteira física para a política comum europeia e para Portugal.

No desenvolvimento da dissertação, procedeu-se à reunião de informação em monografias especializadas, teses e artigos científicos relacionados, ou relacionáveis, e ainda, um trabalho de pesquisa documental junto de fontes arquivísticas. A seleção do material a analisado moldou a evolução da estrutura da dissertação e deu ênfase ao planeamento da mesma.

A fase de análise de fontes e interpretação dos dados recolhidos, deu oportunidade ao desenvolvimento de um estudo qualitativo da informação e a criação de uma rede de dados que permitiram a extrapolação de resultados com o objetivo de criar uma linha condutora sobre a temática proposta.

Pertinência do Tema

O tema que é objeto de estudo na presente dissertação revela a sua pertinência em diversas vertentes, das quais é de salientar a sua atualidade no que diz respeito aos acontecimentos que têm vindo a ocorrer em território europeu na última década, e também por constituir um caso prático onde a intervenção de navios da Marinha Portuguesa revelou-se um aspeto-chave tanto na mediação de um conflito armado como também na resposta humanitária quando do acolhimento de centenas de revoltosos a bordo dos navios de guerra.

Os acontecimentos que tiveram origem na baía de Guanabara, apesar de parecerem distantes no tempo, são passíveis de ocorrer na atualidade a bordo de um navio de guerra da Marinha Portuguesa quer em missões de carácter humanitário aplicando-se não só no apoio a refugiados, como no combate à pirataria, e ainda à permanência de um qualquer navio da nossa Marinha em portos estrangeiros.

Este tema é transversal a várias áreas, oferecendo conhecimento sobre as limitações diretas que um navio de guerra pode encontrar ao acolher a bordo asilados (limitação de espaço, diminuição da capacidade operacional do navio, impacto na guarnição), mas também sobre todos os problemas indiretos que podem ser originados por um acolhimento inesperado de refugiados, uma vez que um navio é uma extensão de

território português e assim as ações tomadas podem desencadear graves conflitos diplomáticos entre nações, tal como aquele observado em 1894 que resultou na suspensão das relações diplomáticas entre Portugal e o Brasil, a 13 de maio.

Através do estudo desta temática é possível retirar lições que certamente poderão vir a acrescentar um valor positivo às atividades desenvolvidas pela Marinha Portuguesa, e até mesmo fornecer uma base de análise para guarnições que se possam vir a encontrar em situações idênticas às verificadas pelas guarnições das corvetas *Mindelo* e *Afonso de Albuquerque*, sob o comando de Augusto de Castilho.

Estrutura da Dissertação

A dissertação encontra-se estruturada segundo a intenção de providenciar ao leitor uma leitura sistematizada sobre o tema, encontrando-se também estruturada, tanto quanto possível, por ordem cronológica, de forma que seja viável caminhar no tempo e contrastar tanto as alterações como a atualidade do caso histórico analisado.

O primeiro capítulo, intitulado por “Enquadramento Teórico” oferece, tal como o próprio nome indica, uma contextualização da temática a abordar mais a frente, bem como uma breve introdução teórica de alguns conceitos chave considerados importantes. Aqui introduz-se a “Teoria da Desterritorialização”, que é identificada como uma hipótese explicativa dos acontecimentos estudados adiante.

O segundo capítulo, intitulado por “O caso Augusto de Castilho e o transporte dos asilados” centra o caso de estudo da dissertação, uma vez que é neste capítulo que é dada maior incidência aos acontecimentos que motivaram este trabalho. Dada a importância das questões aqui abordadas, este encontra-se estruturado sob diversos subcapítulos que se sucedem por ordem cronológica dos acontecimentos que a força naval portuguesa, sob comando de Augusto de Castilho, enfrentou após a ocorrência na baía de Guanabara e que se estenderam até à chegada a Portugal. Este capítulo é encerrado através da análise do conjunto dos acontecimentos, e do valor que estes representaram e representam para Portugal e para a Marinha Portuguesa.

O terceiro capítulo, intitulado por “Considerações sobre as migrações no Mar Mediterrâneo”, pretende ilustrar o contexto atual dos fenómenos migratórios que se tem

vindo a verificar no mar mediterrâneo, bem como os mecanismos e formas de atuação que se tem vindo a verificar em resposta aos acontecimentos. Face ao capítulo anterior, e no que diz respeito à atuação dos estados europeus, tornou-se imprescindível analisar as migrações no mediterrâneo, não só sobre o ponto de vista de Portugal e da Marinha Portuguesa, mas também sobre o ponto de vista comunitário, que acaba muitas vezes por ser indissociável.

Por fim, no quarto capítulo intitulado por “O valor da presença naval na segurança marítima” é analisada a intervenção das marinhas de guerra em diferentes acontecimentos e a importância do navio, destacando-se tanto as diferentes formas de atuação como meio naval, como a sua instrumentalização enquanto plataforma para que sejam alcançados diferentes objetivos de acordo com os distintos interesses de uma nação. Este capítulo demonstra o seu valor principalmente através da forma como faz a junção da informação dos dois casos analisados nos capítulos anteriores sobre a perspetiva única de presença naval.

O culminar da dissertação de mestrado é verificado nas conclusões. Estas refletem diferentes aspetos fundamentais que foram sendo identificados ao longo da análise das temáticas nos diferentes capítulos.

Estado da Arte

As operações militares navais, ao longo dos últimos anos, viram a sua complexidade aumentar em larga escala. Esta complexidade não se reflete apenas nos meios tecnológicos, mas em todos os campos das operações, é exemplo desta complexidade a necessidade crescente de elementos com formação em áreas específicas (como é o caso dos juristas) que outrora não figuravam nas guarnições dos navios de guerra, uma vez que o emprego desta especialidade não tinha prática corrente.

Os acontecimentos experienciados pela força naval portuguesa em missão no Brasil no final do século XIX, em especial na pessoa do comandante Augusto de Castilho, são símbolo dos mais nobres valores militares e humanitários.

Numa época onde se davam os primeiros passos para o estabelecimento de convenções internacionais de carácter territorial, humanitário e do direito do mar, havia ainda diversas lacunas em cada uma destas vertentes que viriam apenas a ser suprimidas

quase meio século depois destes acontecimentos com o estabelecimento de convenções internacionais fruto do término da 2ª Guerra Mundial, como é exemplo a carta das Nações Unidas, a Convenção de Genebra e mais tarde a Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar.

A ausência de tais convenções que hoje tomamos como base, não afetou em nada a atuação do Comandante Augusto de Castilho, que revelou grande capacidade de decisão e atualidade na forma de pensar e agir perante o acolhimento de numerosos asilados a bordo dos navios que se encontravam sob o seu comando.

Às dificuldades acima identificadas acresciam-se outras tantas, tais como a falta de comunicações imediatas, e as doenças que afetavam fortemente o quotidiano das forças portuguesas. Toda esta problemática em conjunto com a atuação de Augusto de Castilho vem enaltecer a importância das decisões tomadas pelo Oficial da Marinha ao lidar com situações inopinadas que podem ter graves consequências tais como a suspensão de relações diplomáticas entre países como ocorreu em 1895 entre Portugal e o Brasil.

Hoje enfrentamos situações de igual ou maior magnitude que, devido à sua natureza, não levaram à suspensão de relações diplomáticas, mas conseguiram desencadear uma resposta de emergência por parte dos estados-membros da União Europeia.

Neste âmbito foram analisados não só a magnitude da crise migratória em números através dos relatórios de risco anuais produzidos pela agência FRONTEX, como também através da análise de documentos e relatórios redigidos por e a pedido dos diferentes organismos comunitários.

Na análise da literatura referente a esta temática é de realçar não só toda a problemática identificada decorrente desta crise humanitária mas também a grande dificuldade em sanar as dificuldades legais e má conduta identificada na atuação dos estados membros para com esta crise, como fica claro em “ *The EU Approach on Migration in the Mediterranean*” produzido pelo Departamento Temático dos Direitos dos Cidadãos e dos Assuntos Constitucionais a pedido da Comissão das Liberdades Cívicas, da Justiça e dos Assuntos Internos do Parlamento Europeu (MORENO-LAX, ALLSOPP., TSOURDI., & BRUYCKER, 2021). De forma a melhor compreender os

mecanismos comunitários atualmente aplicados na luta contra esta calamidade humanitária e a sua evolução ao longo do tempo, foi essencial a informação disponibilizada nos sítios eletrónicos oficiais das diferentes agências europeias, tais como a agência FRONTEX, EMSA e da Comissão Europeia. A par da informação disponibilizada pelos organismos em si, foi também bastante relevante para o estudo, a análise da cooperação entre estas agências avaliada em “*Cooperation and Collaboration between EMSA and Frontex*” (Lieutcheu, 2021).

As dificuldades no acolhimento de terceiros a bordo de navios, quando estes se encontram num processo de fuga pelos mais variados motivos pode ser encontrada tanto em 1895 a bordo das corvetas portuguesas sob comando de Augusto de Castilho, como na atualidade no Mar Mediterrâneo.

Estas dificuldades fazem-se sentir a diversos níveis, quer em termos do decréscimo das condições de habitabilidade, condições sanitárias, entre outros, que acabam por resultar num ponto comum que é a alteração do estado psicológico daqueles que foram salvos e que ao verem-se em tais condições em conjunto com a incerteza sentida começam a procurar medidas desesperadas, que ocorrem sob a forma de tumultos a bordo dos navios, tentativas de fuga e até mesmo relatos de tentativas de suicídio por parte de migrantes quando enfrentavam a incerteza prolongada do seu local de desembarque após serem resgatados no mar mediterrâneo (AL JAZEERA, 2020).

Estas problemas foram identificados em diversas fontes com vista a procurar uma possível razão para os acontecimentos e mudanças de comportamentos de asilados a bordo de navios foi dada especial atenção à teoria da desterritorialização, observando não só a teoria em si como também procurando definir e expandir o conhecimento sobre elementos-chave como “território” e “fronteira”.

O conceito de desterritorialização encontra-se fortemente ligado ao estudo da geografia. Este conceito foi definido pela primeira vez pelos filósofos Gilles Deleuze e Félix Guatarri, tendo vindo a ser alvo de constante estudo ao longo dos últimos anos.

Para o estudo deste conceito foi fundamental a consulta da obra do geógrafo brasileiro Rogério Haesbaert que oferece uma análise completa dos estudos mais relevantes sobre o fenómeno da desterritorialização (Haesbaert, 2011). A par desta obra

foram também consultados diversos artigos científicos sobre o tema e com o objetivo de expandir alguns conhecimentos sobre elementos relacionados com o conceito de território e fronteira, revelou-se também essencial o documento de trabalho “*O conceito de fronteira: uma abordagem multifacetada*” (Seabra, 2012) redigido pelo Major de Infantaria Miguel Saldanha Seabra, bem como os textos publicados por Garcia Leandro (Leandro, 1992) no jornal do Exército de agosto de 1992.

A importância da presença naval é também um dos aspetos fundamentais que se pretende abordar nesta dissertação de mestrado. Para que tal fosse possível, além de uma revisão dos diferentes conteúdos relacionados com as teorias do poder naval, revelaram-se essenciais as obras analisadas para redação do capítulo quatro, sendo de destacar a obra do á data, Capitão-de-fragata Lopes da Costa intitulada por “O Poder Naval Missões e Meios” (Costa C. N., 2003) onde são destacados os diferentes papéis do poder naval. Esta obra a par dos estudos específicos sobre a presença naval no mediterrâneo redigidos por Alan Lee Boyer do US Naval War College, (Boyer, 2007) permitem analisar o valor da presença naval no mar mediterrâneo e na missão de Augusto Castilho, servindo para esta de complemento as diferentes fontes bibliográficas analisadas sobre a importância da força naval internacional na baía de Guanabara

Capítulo 1. Enquadramento Teórico

1.1 Teoria da desterritorialização: quebra de vínculo ao território

Como consequência das disputas de poder a desterritorialização implica a perda de território com a imposição forçada de alteração dos lugares sociais comuns, um rompimento imposto por razões externas à vontade individual e que rompe a sua relação material com os lugares de memória e afinidade histórica.

A violência política e a pressão militar continuam a ser uma das causas mais traumáticas de desterritorialização, em especial pelo facto de os objetivos impostos à mobilidade não estarem ligados a um objetivo de melhoria social futura do indivíduo, mas de uma perda de capacidade de sobrevivência no momento.

É neste ponto que a motivação dinâmica do fluxo humano de sobrevivência por motivo de guerra se diferencia do conceito marxista do fim do isolamento e da interdependência das nações, baseado nas relações económicas e produtivas (Marx & Engels, 1848) na previsão de uma globalização do tecido económico e intelectual. Os deslocados de guerra estão associados a uma emergência imediata de sobrevivência simples sem outro objetivo.

A procura de um lugar seguro, primeiro longe da linha da frente e depois longe do conflito, é conseguido através de uma realocação que no limite leva o indivíduo para fora da sua fronteira nacional e encontra abrigo temporário num espaço extraterritorial.

Neste campo, os trabalhos do Professor Doutor Néstor García Canclini, da Universidade de São Paulo, incidem nas perdas de relações naturais da cultura dos territórios geográficos e sociais onde se destaca a importância das afetividades simbólicas e se enfatiza a relação entre território e sociedade. Se bem que o seu trabalho incida sobre a questão em relação a situações de longo prazo, quase no âmbito geracional, a compressão do tempo pela mutação das circunstâncias externas à fronteira territorial, deslocação do navio em relação ao ponto inicial da migração, coloca o microcosmo em estudo numa acelerada velocidade temporal.

No caso de estudo abordado neste trabalho, a questão da desterritorialização torna-se um ponto central, onde se acrescenta à questão da limitação do espaço a sua deslocação

geográfica no tempo. Abordo dos navios portugueses os brasileiros que aí procuraram refúgio numa situação limite de sobrevivência experimentaram um rompimento com o mundo circundante e ao se albergarem num espaço militar estrangeiro como asilados viram-se cercados por uma disciplina social que lhes era estanha.

O processo de abrigo a bordo dos navios portugueses viria ainda a decorrer durante alguns meses, o que permitiu que entre os asilados brasileiros se desse uma evolução psicológica derivada do rompimento com a memória do lugar (baía de Guanabara), mas também por uma evolução da percepção espacial ligada à limitação territorial do espaço nos navios, o distanciamento com a Pátria e a perda da sensação de perigo imediato, versos a sensação de falta de liberdade. Na realidade é possível interpretar uma progressiva desvinculação ao “território-navio” conforme se iam alterando as referências geográficas externas: afastamento do Brasil e as opções de portos de abrigo final, aos quais se poderão juntar fatores externos catalisadores de motivações de reforço de laços patrióticos.

O caso de estudo incide sobre um grupo socialmente homogéneo, uma vez que se trata de militares da Marinha brasileira, ao qual se reforça um passado recente comum: a intervenção na 2ª Revolta da Armada e a fuga para bordo dos navios portugueses *Mindelo* e *Afonso de Albuquerque*.

Se bem que o espaço disponível a bordo (território fechado) se mantenha constante, é o tempo passado a bordo (tempo de espera) que vai acelerar a vontade de reconstruir os vínculos à região de origem, mas também a vontade de restabelecer os vínculos aos seus costumes e modos de vida.

A conjugação entre tempo de espera e o destino desconhecido viria a empolar uma progressiva necessidade de transgressão do conjunto de limitações territoriais, as fugas a partir dos navios surtos ao largo dos portos em Buenos Aires e em Montevideo.

A fuga dos marinheiros brasileiros e o seu asilo nos navios portugueses a 13 de março de 1894 é um exemplo de desterritorialização não económica, mas política e militar, que acarretou um processo de quebra de vínculo territorial, onde se buscava um processo de reterritorialização, restabelecimento de vínculo com o Brasil acrescido por uma vontade de construção social, ou seja, de retorno à luta revolucionária.

Não será possível abordar a questão dos limites territoriais sem referir as fronteiras como locais de trânsito entre países, ou espaços político-administrativos, onde as soberanias exercem autoridade sobre propriedade e as pessoas. Esta divisão, que pode ser terrestre, fluvial ou marítima caracteriza-se por um controlo de pessoas e limitação de intercâmbios e no que se refere este trabalho no controlo de fluxos migratórios de acordo com as políticas internas nacionais e europeias.

1.2 Os constrangimentos nos processos de fuga

Os processos de fuga, e também os fluxos migratórios massivos, são na sua generalidade fortemente influenciados pelos limites geopolíticos, as fronteiras, enquanto barreiras físicas que um indivíduo necessita percorrer e transpor para chegar a um novo destino.

O conceito de fronteira desenha uma vasta parte das limitações e constrangimentos físicos encontrados numa rota migratória. Numa fase introdutória podemos assumir que o conceito de fronteira encontra-se intimamente relacionado com os conceitos de território e desterritorialização anteriormente falados, além de ambos serem conceitos bastante importantes no estudo da geografia, à semelhança desses conceitos o conceito de fronteira também tem vindo a sofrer diversas alterações e evoluções ao longo do tempo, sendo fortemente influenciado por questões económicas, políticas e militares afetando não só delimitação da área que estas abrangem, mas também todos aqueles que habitam no seu interior, sendo mais um fator da relação do ser humano com o espaço envolvente.

Usualmente utilizamos o termo fronteira para nos referirmos a uma fronteira física ou geográfica que é normalmente uma barreira natural que origina uma separação entre dois territórios, sendo exemplo deste tipo de fronteira as cadeias montanhosas, rios, oceanos e mares. De um ponto de vista prático podemos olhar para o mar mediterrâneo como uma barreira, uma vez que se constitui como uma separação física entre diferentes nações e territórios políticos. A palavra fronteira é também amplamente utilizada na descrição dos limites geopolíticos de uma nação, representando nesta área um conceito chave quando falamos principalmente da defesa e área de soberania de um Estado.

O papel das fronteiras, e a salvaguarda das mesmas, é essencial para o desenvolvimento de uma nação, tal já era afirmado na teoria do poder naval de Mahan, onde a “inexistência de pressões nas fronteiras” é visto como uma premissa para o sucesso da mesma (Seabra, 2012).

Apesar da existência de obstáculos físicos, sobre a forma de barreiras ou qualquer estrutura que tenha como objetivo delimitar uma área pertencente a uma nação, o maior poder das fronteiras na atualidade não se centra na sua forma física ou posição geográfica da mesma. A fronteira de uma nação na atualidade tem especial destaque no direito internacional público, através do qual são delimitadas as fronteiras para os diferentes espaços de um estado soberano (Seabra, 2012), tais como o mar territorial, a ZEE, plataforma continental, entre outros exemplos.

As fronteiras de muitos estados evoluíram também para além dos seus próprios limites geográficos com a criação de fronteiras conjuntas em organizações, fruto da interdependência entre estados a nível económico, tecnológico, ou energético (Leandro, 1992).

Estes sistemas de fronteiras abriram novos horizontes no âmbito da defesa, segurança e vigilância, constituindo o que é identificado pelo Coronel Garcia Leandro como uma “fronteira de segurança”, que reflete um tipo de fronteira assumida por um conjunto de estados que partilham objetivos semelhantes (Leandro, 1992). As “fronteiras de segurança” no âmbito das relações internacionais portuguesas manifestam-se principalmente através das fronteiras da NATO e das fronteiras da União Europeia, com as quais Portugal, como Estado Membro, assume um compromisso partilhado com os restantes estados na sua defesa e vigilância. Mais uma vez, num conceito de fronteira um pouco diferente, surge novamente a importância do mar mediterrâneo, por constituir não só uma fronteira natural, mas também uma “fronteira de segurança” para os estados-membros da UE, que através das políticas comuns e partilha de objetivos empenham meios para regular as fronteiras externas que dividem esta massa de água. Por vezes, o tempo em si, constitui por si só um constrangimento nos processos de fuga. Através do relatório MEDMIG, realizado através de estudos de campo e através dos relatos dos variados intervenientes nos processos migratórios no mediterrâneo (migrantes, refugiados, facilitadores de travessias, traficantes, organizações governamentais e não

governamentais), podemos verificar a complexidade de um processo de fuga que na maioria dos casos se estende por um período superior a 1 ano.

As migrações desenvolvidas num largo período contabilizam a passagem e permanência em diversos países, sempre com o objetivo de ficar um passo mais próximo do destino final. Segundo este relatório aponta, através dos relatos obtidos, estas paragens são motivadas por diversas questões, sendo todas elas, por si só, figuram um constrangimento num processo de fuga.

Algumas delas são de origem voluntária, resultado da fadiga, falta de recursos para continuar, falta de meios para prosseguir, resultando num período de obtenção dos diferentes recursos necessários por meios laborais. As paragens involuntárias acabam por ser aquelas que representam maior preocupação pois tal como é apontado, encontram-se muitas vezes relacionadas com violência, conflitos, criminalidade, raptos, detenções ou a deterioração do estado de saúde (Crawley, Düvell, Jones, McMahon, & Sigona, 2016).

Ao falar de constrangimentos nos processos de fuga, não podemos deixar de salientar o recurso a meios ilícitos para chegar a um determinado destino. O recurso a meios ilícitos nestes processos encontra-se ligado a um outro constrangimento, que é a falta de meios e formas legais de realizar a entrada nos destinos, levando aqueles envolvidos nestes processos a recorrer a facilitadores e traficantes, e transpor ilegalmente as fronteiras dos países, na esperança de alcançar o seu destino.

Os processos de fuga, seja qual for a questão que os motiva, são processos extremamente complexos e com elevado número de constrangimentos, o que a par com a duração dos mesmos, revela, mais uma vez, a importância do estudo dos fenómenos envolvidos nestes processos e a reflexão sobre a forma correta de desenvolver procedimentos e políticas corretas de acolhimento.

1.3 Importância geoestratégica e económica do Mar Mediterrâneo

O mar Mediterrâneo é uma massa de água que apresenta elevado destaque a nível global. Este destaque é fomentado não só pela sua dimensão, sendo o maior mar interior do globo, como também pelas ligações que este oferece, ligando por via marítima três penínsulas europeias e estabelecendo ainda comunicação com o Oceano Atlântico, através do estreito de Gibraltar, com o Mar Vermelho através do canal do Suez, e ainda,

com o Mar Negro através de uma sequência de estreitos desde o Mar Egeu, passando pelo Mar de Marmara.

Estas vias marítimas tem consolidado um papel central para o desenvolvimento e expansão económica e cultural dos povos que são banhados pelas águas deste mar, mas também um meio por onde se deslocarem.

As suas margens encontram-se repletas de história tendo presenciado ao longo de séculos a formação e queda de civilizações e impérios que nele e através dele floresceram. As nações banhadas pelo mar mediterrâneo encontraram-se em constante mutação ao longo de séculos. Hoje, este mar banha a costa de 24 países diferentes, e continua a ser uma via marítima essencial para a economia global.

Um dos elementos mais complexos do Mar Mediterrâneo é talvez a geopolítica que o envolve. Os 24 países que rodeiam o Mediterrâneo pertencem a 3 continentes diferentes:

Europa	
Membros da União Europeia	Externos à união Europeia
Espanha	Gibraltar (Reino Unido)
França	Mónaco
Itália	Bósnia e Herzegovina
Malta	Albânia
Eslovénia	Montenegro
Croácia	Turquia
Grécia	
Chipre	

Tabela 1-Países Mediterrânicos pertencentes ao continente europeu

Ásia
Externos à união Europeia
Turquia
Síria
Líbano
Israel

Tabela 2-Países Mediterrânicos pertencentes ao continente asiático

África
Externos à união Europeia
Egipto
Líbia
Tunísia
Argélia
Marrocos

Tabela 3-Países Mediterrânicos pertencentes ao continente africano

Toda esta composição bastante heterogénea de culturas e nações origina um ambiente geopolítico bastante complexo, uma vez que esta porção de território marítimo é um elemento comum nos planos estratégicos económicos, políticos, de defesa de nações com interesses e ideologias diferentes.

Todavia, não só os países que são banhados por estas águas dependem do mar mediterrâneo. Este mar que figurou durante séculos o centro da cartografia europeia e que apareceu continuamente na área central dos mapas mundiais, continua a ser um elemento-chave na economia mundial.

No ano de 2021, o incidente marítimo do navio mercante “*Ever Given*” ilustrou de forma clara a importância do mar mediterrâneo para a economia mundial. O constrangimento sobre o canal do Suez, que constitui uma das mais importantes vias marítimas do globo e uma das principais entradas no Mar Mediterrâneo a par do estreito de Gibraltar, provocou danos imediatos na economia mundial, que resultaram no aumento imediato dos preços, e cujos custos foram estimados pela “Lloyd’s List” na ordem dos 9.6 mil milhões de dólares diariamente (Meade, 2021).

As implicações deste incidente não se resumem apenas a aspetos económicos, tendo criado constrangimentos na navegação mundial de tais proporções que podia ser observado do espaço, tal como foi documentado pela Agência Espacial Europeia no conjunto de imagens que se segue.

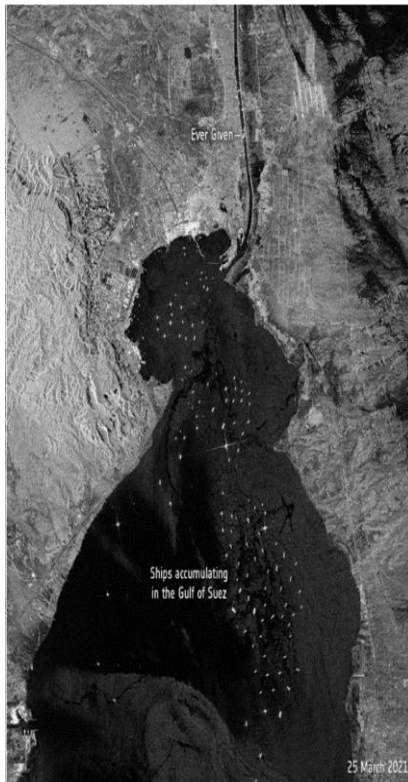


Figura 2 Acumulação de navios após o incidente do Ever Given

(Fonte: ESA)

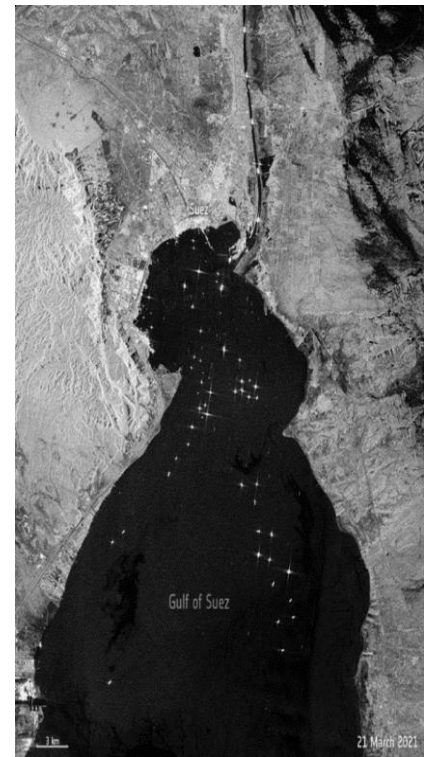


Figura 1-Acumulação de navios após o incidente do Ever Given

(Fonte: ESA)

Uma incapacitação prolongada desta via de comunicação faria o tráfego marítimo retroceder até níveis do século XIX, e retomar a utilização das rotas comerciais utilizadas anteriormente que faziam passagem pelo cabo da Boa Esperança ao sul de África, aumentando o trajeto em cerca de 30% (Gaiser, 2012), acarretando um aumento global nos custos das mercadorias bem como forçaria a navegação por zonas marítimas de segurança questionável.

Este incidente cuja duração se estendeu por seis dias, ocorreu de forma acidental e apesar de ter acarretado elevados custos, estes limitaram-se maioritariamente ao setor económico. A maior lição que pode ser tirada deste incidente é a importância do Mar Mediterrâneo e das suas linhas de comunicação com o exterior, que constituem

Capítulo 2. O caso Augusto de Castilho e o transporte dos asilados

Como consequência da instabilidade política na cidade do Rio de Janeiro e da previsão de uma 2ª Revolta da Armada Brasileira, a corveta mista *Mindelo*, sob comando de Augusto de Castilho, foi chamada a largar de Luanda com urgência e a realizar a travessia transatlântica até à capital do Brasil.

No dia 11 de agosto de 1893, com a chegada da corveta *Mindelo* a território brasileiro a força naval portuguesa ficou integrada nos acontecimentos que iriam acrescentar mais um capítulo à história comum entre Portugal e o Brasil.

A presença internacional neste conflito, não se resumiu apenas ao navio de guerra português, encontravam-se também nestas águas vários outros navios de guerra estrangeiros já se encontravam antes de 6 de setembro de 1893, onde se distinguiram as bandeiras da França, da Inglaterra e da Itália, e às quais poucos dias da revolta se juntaram navios da Alemanha (23 de Setembro) e dos Estados Unidos da América (Castilho, 1894) (26 de setembro).

Ao longo da 2ª Revolta da Armada brasileira, ainda viriam a chegar navios de guerra de outras nacionalidades, entre outubro e março do ano seguinte, que marcaram as suas presenças posteriormente e por curtos períodos: Espanha, Império Austro-Húngaros, Império Russo, Noruega, Argentina, Chile e Holanda.

A força internacional presente na baía de Guanabara, tinha como objetivo a manutenção de interesses económicos destas nações no Brasil, bem como a salvaguarda das comunidades nacionais aí residentes.

Países	Força Naval
França	1 navio
Inglaterra	3 navios
Itália	1 navio
Portugal	Mindelo 11/08/1893

Países	Força Naval
	Afonso de Albuquerque 30/11/1893
Alemanha	2 navios
Estados Unidos	1 navio

Tabela 4- Força naval internacional Rio de Janeiro 1893

Este conflito interno brasileiro vem ocorrer numa fase da história onde as relações diplomáticas entre Portugal e o Brasil não se encontravam na sua melhor forma, tendo sido prejudicadas não só pelo reconhecimento tardio da República dos Estados Unidos do Brasil por parte do governo português, como também por três outras razões tal como é apontado pelo Dr. Adelar Heinsfeld, ao referir-se á rutura diplomática entre Portugal e o Brasil, no XXIV Simpósio Nacional de História em 2007.

A primeira já referida, foi precedida pela naturalização dos estrangeiros residentes no Brasil, o que afetou diretamente as relações de cidadania com as comunidades estrangeiras aí residentes, que no caso português envolveu uma diminuição das remessas monetárias enviadas do Brasil para Portugal e como terceira a questão que deu lugar ao caso de estudo da presente dissertação, os comportamentos portugueses durante a 2ª Revolta da Armada brasileira (Heinsfeld, 2007).

2.1 Do asilo dos revoltosos à saída da baía de Guanabara

A força naval portuguesa marcava já presença na baía de Guanabara desde o dia 11 de agosto de 1893, inicialmente com a presença da corveta *Mindelo* e mais tarde, a partir de 30 de novembro é somada a presença da corveta *Afonso de Albuquerque*.

A força portuguesa passou longos meses em missão no Brasil e durante este período o Comandante Augusto de Castilho mostrou-se bastante empenhado na mediação do conflito existente, a par dos restantes comandantes da força naval internacional.

Será também interessante referir que a força internacional não se regia por uma coordenação internacional de um país em concreto, mas que ao se organizar na baía de

Guanabara, permaneceu sempre o primado do comando das ações coordenadas pelo oficial de maior patente aí presente.

Obviamente que de forma indireta e não apenas circunstancial, o comando da força internacional foi sendo alterado de acordo com as patentes dos comandantes navais enviadas pelos seus países e assim de situação circunstancial passou a ser de forma indireta pelo país que mais investiu na intervenção.

Esta situação viria a ser muito clara com o esforço militar que os Estados Unidos da América foram enviando para a baía de Guanabara, ao longo do período da 2ª Revolta da Marinha brasileira. Inicialmente apenas o cruzador-protegido *Charleston* comandado pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Henry F. Picking, a 26 de setembro de 1893 e posteriormente uma chegada novos navios e comandantes, que se poderá denominar por período americano da força naval.

Datas	Navios	Comandantes
(26 setembro)	<i>USS Charleston (C-2)</i> cruzador-protegido (1888)	Capitão-de-Mar-e-Guerra Henry F. Picking
(2 outubro)	<i>USS Detroit (C-10)</i> cruzador (1893)	Capitão-de-Mar-e-Guerra Willard H. Brownson
(21 outubro)	<i>USS Newark (C-1)</i> cruzador-protegido (1890)	Contra-Almirante O.F. Stanton
(12 janeiro)	<i>USS San Francisco (C-5)</i> cruzador-protegido (1887)	Contra-Almirante Andrew K. Benham
(12 janeiro)	<i>USS NewYork (CAR-2)</i> cruzador-blindado (1893)	Capitão-de-Mar-e-Guerra John Woodward Philip

Tabela 5- Intervenção dos Estados Unidos da América na 2ª Revolta

Na prática a alteração do comando da força internacional variou entre a França (Contra-Almirante Abel de Libran, entre 07/09/93 e 28/11/93) e a Itália (Contra-Almirante Giovan B. Magnaghi, entre 29/11/93 e 30 /12/93) até ao final do ano de 1893,

mas a partir de janeiro e até ao final da 2ª Revolta da Armada brasileira viria a ser sempre um comando americano. O comandante Augusto de Castilho com o posto de Capitão de Fragata nunca chegaria a ser colocado como comandante máximo da força ali presente (Lopes, Da baía de Guanabara ao Tejo, 2021).

Neste período foram várias as dificuldades sentidas e comunicadas pelo comandante Castilho a Lisboa, das quais é de salientar as provocações sofridas por parte das forças governamentais bem como de membros do governo, e ainda, as baixas sofridas em ambas as guarnições fruto da epidemia de febre amarela que assolava a região.

A Revolta da Armada brasileira aproximou-se de um fim com a apresentação de um ultimato ao Almirante Saldanha da Gama¹ que pressupunha a rendição incondicional das forças revoltosas num prazo de 48h.

Este ultimato que poderia representar, para os militares portugueses, o fim da sua missão e o seu regresso a território nacional, foi na verdade o início das novas adversidades que teriam de enfrentar.

O almirante brasileiro, dado o estado de degradação das suas forças e a dificuldade em suportar o fogo das forças governamentais após o término das 48h, que lhe foram concedidas para apresentar a sua capitulação, apresentou já no dia 11 Março aos seus oficiais a hipótese de se refugiarem a bordo das corvetas portuguesas, invocando os laços históricos entre os dois países, sendo enviado um oficial a bordo das corvetas portuguesas para solicitar a Augusto de Castilho proteção a bordo dos seus navios (Costa S. C., 2017).

O comandante português, vê-se nesta altura isolado na tomada de decisão perante o pedido que lhe é realizado. Esta dificuldade é marcada principalmente pela baixa velocidade dos sistemas de comunicações de telégrafo que dispunham na época, tendo-se demonstrado um obstáculo não só neste momento como em todas as comunicações realizadas até á saída da baía de Guanabara.

Desta forma, Castilho vê-se forçado a tomar uma decisão, na impossibilidade de contactar de forma expedita tanto o encarregado de negócios de Portugal no Brasil, como

¹ Almirante Luís Filipe Saldanha da Gama, assume inicialmente uma posição neutra perante o conflito, no entanto, acaba a chefiar a revolta na baía de Guanabara, no lugar anteriormente ocupado pelo Almirante Custódio de Melo.

o Almirantado em Lisboa. Estas dificuldades levam Augusto de Castilho a atuar novamente como mediador do conflito existente, levando as condições do Almirante Saldanha da Gama ao Marechal Floriano Peixoto².

Diversas fontes descrevem o encontro entre Castilho e Peixoto, através de adjetivos como “calma”, “cortesia”, e “gentileza”, todavia, Castilho não obtém uma resposta final por parte do Presidente, dando-lhe em simultâneo conhecimento das suas intenções de garantir o asilo aos oficiais revoltosos, mas a resposta de Floriano Peixoto revela-se negativa face às condições oferecidas por Saldanha da Gama, demonstrando não ter qualquer tipo de abertura para negociar com os revoltosos.

Inicia-se assim um processo de destruição por parte das forças revoltosas, que visava inutilizar todos os meios que dispunham antes da sua rendição, inutilizando os navios, peças de artilharia, lançando ao mar peças munições e todo o tipo de equipamento de que dispunham.

É na manhã do dia 13 de março de 1894, com a aproximação do término das 48h dadas pelas forças governamentais, que começam a aproximar-se numerosas embarcações das corvetas portuguesas com o objetivo de obter asilo no seu interior.

Segundo Sérgio Corrêa da Costa, o número de pessoas que chega às corvetas portuguesas, excede em larga escala os números esperados por Augusto de Castilho que esperava cerca de 70 homens e acaba por ter a bordo das duas corvetas cerca de quinhentos (Costa S. C., 2017).

Na obra de João Freire, que tem por base os registos efetuados no diário náutico da corveta Mindelo, contabiliza-se a entrada de 248 oficiais ou equiparadas e 245 praças, perfazendo um total de 493 homens a bordo dos navios portugueses (Freire, 2018).

O acolhimento dos revoltosos em tal escala a bordo dos navios portugueses gerou uma intensificação das negociações entre o governo português e o governo brasileiro. O governo do Marechal Peixoto reconhece os atos praticados por Augusto de Castilho como

² Marechal Floriano Vieira Peixoto, primeiro Vice-Presidente da República Brasileira, assume a Presidência a 23 de novembro de 1891 após a demissão do seu antecessor Deodoro Fonseca e mantém-se como Chefe de Estado até 15 de novembro de 1894. A presidência de Floriano Peixoto, foi marcada por diversas revoluções, às quais este reagiu em força, tendo vindo a ser apelidado como o “Marechal de Ferro”.

“atos inspirados em sentimentos humanitários”, contudo, reclama os revoltosos que se encontram a bordo das corvetas portuguesas.

Nesta fase surgem dois constrangimentos de tipologia distinta, as dificuldades no âmbito do direito internacional e da diplomacia, uma vez que os revoltosos nunca foram considerados como beligerantes por parte do governo brasileiro, mas sim como criminosos, o que não lhes concedia o direito ao asilo.

Para Augusto de Castilho surgem dificuldades não só ligadas a questões diplomáticas, mas também relativas aos navios sob o seu comando e como gerir as centenas de pessoas que tinha sob a sua responsabilidade que não podiam aguardar por longas negociações entre as duas partes do conflito diplomático.

No entanto outro constrangimento surgia no horizonte. A esquadra governamental brasileira encontrava-se ao largo da baía de Guanabara, mas fora da barra, e o comando americano da força internacional tinha-se mostrado indiferente a uma solução pacífica da situação, já que desde janeiro se mostrava em muitas situações pró-governamental. Com os navios carregados de asilados e com apenas duas corvetas, Augusto de Castilho não teria muitas hipóteses de impedir uma ação militar da força naval governamental brasileira sobre si (Lopes, Da baía de Guanabara ao Tejo, 2021).

O autor Sérgio Corrêa da Costa destaca alguns elementos fundamentais que estariam entre as principais razões que justificam a necessidade de o comandante português sair tão rápido quanto possível da baía de Guanabara.

O motivo principal seria a acumulação de pessoas a bordo dos navios, que por si só acarreta diversos perigos. Estes manifestam-se em termos de saúde dados os múltiplos casos de febre amarela na guarnição das corvetas portuguesas, e os múltiplos casos de beribéri entre os asilados, e ainda através da incapacidade em termos de espaço e cuidados para tratar aqueles que tinham ferimentos e fraturas (Costa S. C., 2017).

Estes são apenas alguns elementos fundamentais, que se juntariam a outros tais como as dificuldades logísticas em termos de géneros como a própria confeção dos alimentos para um número tao alargado de passageiros.

Ainda sem fim à vista, surge uma solução provisória que viabiliza a saída das corvetas portuguesas da baía de Guanabara com o objetivo de realizar uma saída higiênica e retornar ao Rio de Janeiro.

Esta solução, encontra-se, no entanto, envolta em mal-entendidos não havendo concordância entre o que o Ministro Plenipotenciário português no Brasil transmite a Lisboa e as intenções reais do governo brasileiro. Ainda sem solução diplomática, no dia 18 de março as corvetas portuguesas levantam ferro e saíram da baía de Guanabara, em postos de combate, com destino ao Rio da Prata.

A situação ameniza-se temporariamente abordo das corvetas portuguesas, apesar das dificuldades encontram boas condições de navegação e o arejamento dos navios é favorável no combate à proliferação das doenças que assolavam a guarnição e os asilados.

Já em terra os ânimos não sofrem o mesmo rumo que no mar, o governo brasileiro, sente-se iludido pelo transito das corvetas para território estrangeiro, tal como é ilustrado no telegrama do Marechal Peixoto para o ministro do exterior onde este diz “desconfiar que os portugueses nos bigodearam” (Costa S. C., 2017).

A crise diplomática não viria a atingir o seu auge neste momento, com a promessa do governo português de não desembarcar os asilados em território estrangeiro.

2.2 O contexto da vida abordo e as fugas na Argentina

De acordo com o geógrafo brasileiro Rogério Haesbaert, desterritorialização e reterritorialização são vistos como “*processos concomitantes, fundamentais para compreender as práticas humanas*” (Haesbaert, 2011). Este autor, aponta ainda para a necessidade se de analisar tais processos segundo um contexto histórico e geográfico.

Com base nestes dois pressupostos, e após termos analisado os acontecimentos que antecederam e levaram ao embarque dos revoltosos a bordo das corvetas portuguesas, torna-se agora necessário olhar também sobre a vida dos asilados a bordo dos navios de bandeira portuguesa, para que possamos analisar a motivação e os respetivos processos de fuga.

Após o acolhimento dos revoltosos a bordo das corvetas portuguesas, surgiu de imediato uma condição crítica. O número de homens a bordo dos navios excedia em larga escala a capacidade das corvetas portuguesas.

A corveta mista³ *Mindelo*, comandada por Augusto de Castilho, foi contruída em 1876, apresentava um deslocamento de 1.100 toneladas, media 52 metros de comprimento e 10 metros de boca. A lotação completa da corveta incluía 11 oficiais, 13 da mestrança e 141 praças, o que perfazia um total de 165 homens (Freire, 2018).



Figura 4 – Corveta Mindelo fundeada no Rio de Janeiro

Fonte: Museu de Marinha

À data da saída da corveta *Mindelo* da baía de Guanabara a sua guarnição era composta por 148 homens⁴ aos quais acresciam outros 240, dos quais 20 eram oficiais superiores.

³ “Mista” designa o tipo de propulsão do navio, que era podia ser realizado a vapor e á vela.

⁴ O número é inferior á guarnição completa, dadas as baixas causadas pelas doenças que fustigaram as guarnições da força portuguesa. Alguns elementos permaneceram no Rio de Janeiro a receber tratamentos, como é o caso dos Segundos-tenentes Augusto Henrique Metzner e Carlos Gago Coutinho. A bordo da *Mindelo* existe ainda mais uma falta na lotação, a nível de oficiais, dado o falecimento do Segundo-tenente João da Cruz Vizetto durante a estadia no Rio de Janeiro.

A corveta mista *Afonso de Albuquerque*, tinha características semelhantes⁵ à *Mindelo*, dispunha de uma guarnição de 12 oficiais e 170 praças e sargentos.

Em termos de dimensões superava a *Mindelo*, tinha um comprimento de 62 metros, o que oferecia espaço precioso nas condições em que os navios navegavam. A bordo desta corveta foram acolhidos cerca de 250 homens, entre os quais 20 oficiais superiores.



Figura 5 - Corveta Afonso de Albuquerque em Lisboa

Fonte: Museu de Marinha

O número de asilados a bordo de cada uma das corvetas portuguesas, excedia por si só a lotação normal de que estes navios eram dotados. A falta de espaço a bordo dos navios limitava atividades básicas tais como o descanso daqueles que navegavam a bordo.

Tal como é indicado por João Freire, realizando cálculos grosseiros, torna-se possível perceber que a bordo dos navios, durante o período de navegação e estadia no

⁵ Apesar de ter características gerais semelhantes, difere num aspeto fundamental, a corveta *Afonso de Albuquerque* entra para a história da marinha como o primeiro navio português a dispor de instalação elétrica.

Rio da Prata, apenas seria possível deitar a bordada de folga e nos espaços disponíveis seria possível deitar talvez pouco mais de metade dos asilados transportados.

Na nota redigida por Augusto de Castilho a 24 de maio 1894, o comandante descreve de forma sucinta as condições de alojamento a bordo da corveta *Mindelo* onde considerava que “*não eram dos mais infelizes, [havia os que] dormiam dentro das embarcações miúdas, dentro das trincheiras e dentro dos escudos da artilharia*”. A sobrelotação das corvetas dificultava ainda os trabalhos de higienização dos espaços, que através da descrição do comandante podemos concluir que eram pouco ou nada eficazes.

Com o objetivo de providenciar ao leitor uma imagem das condições a bordo das corvetas portuguesas, na tabela abaixo é realizada uma comparação com o NRP *Sagres*. A escolha deste navio para realizar a comparação, passa por ter também a capacidade de propulsão mista, o que é bastante importante dada a diferença existente na compartimentação do navio, bem como nas necessidades extraordinárias de pessoal para realizar manobras de mastreação e velame face a outros navios da nossa marinha.

O NRP *Sagres*, quando se encontra perto da sua lotação máxima, tem a bordo um total de 202 elementos, no entanto, este navio apresenta dimensões consideravelmente superiores às corvetas portuguesas do século XIX, bem como infraestruturas adequadas de saneamento. Os navios sob comando de Augusto de Castilho além de apresentarem uma proporção superior de guarnição face ao espaço existente, foram sobrelotados por um total de asilados que por si só excede a lotação máxima da barca portuguesa⁶.

	<i>Mindelo</i>	<i>Afonso de Albuquerque</i>	<i>Sagres</i>
Comprimento	52 m (metros)	62 m	89m
Boca	10 m	10 m	12m
Lotação	152 (á saída da baía)	180 (á saída da baía)	202

⁶ Não poderia deixar de referir que este navio emblemático português, arvorou outrora a bandeira brasileira sendo nessa época, curiosamente, denominado por “*Guanabara*”.

	<i>Mindelo</i>	<i>Afonso de Albuquerque</i>	<i>Sagres</i>
Asilados	188	240	-
Total de elementos a bordo	340 (2,52x superior)	420 (2,3x superior)	202

Tabela 6-Comparação das corvetas portuguesas face a um navio da atualidade⁷

A sobrelotação das corvetas é um problema evidente, com graves repercussões em diferentes aspetos. As dificuldades a bordo tornam-se ainda mais severas devido ao estado de conservação dos navios e dos equipamentos que dispunham.

O próprio Augusto Castilho, durante a permanência na baía de Guanabara, deu conhecimento ao almirantado das dificuldades materiais que tinha a bordo, tendo sido realizadas também algumas reparações.

O autor Sérgio Corrêa da Costa, na obra “Diplomacia do Marechal”, identifica as diversas limitações das corvetas portuguesas, em especial da corveta *Mindelo*, sendo que algumas delas tinham um impacto direto sobre as condições de habitabilidade dos navios⁸, como é o caso dos toldos que são descritos como “quase inutilizados”, sujeitando assim, todos aqueles que habitavam nos exteriores aos elementos atmosféricos.

A corveta *Mindelo* apresentava também problemas nos fogões, visto que, aquando da sua partida do Rio de Janeiro, estes encontravam-se ainda em reparação. Todas estas dificuldades foram relatadas mais uma vez pelo comandante Augusto Castilho ao encarregado dos Negócios de Portugal em Buenos Aires (Freire, 2018).

As condições e dificuldades a bordo dos navios da força portuguesa eram tais que acabam por despertar o interesse da imprensa e do público durante a passagem pela Argentina, levando a notícias no jornal “La Prensa”, que destacavam principalmente a falta de saneamento básico nos navios (Costa S. C., 2017).

⁷ Os quantitativos das corvetas portuguesas são referidos por João Freire.

⁸ O autor descreve ainda diversas limitações dos navios portugueses a nível estrutural, e do estado da instalação propulsora, que representavam limitações na navegação dos navios.

A Corveta *Afonso de Albuquerque* foi o primeiro navio da força portuguesa a chegar a águas territoriais argentinas, tendo sido precedida pela corveta *Mindelo* que se juntou a esta a 27 de março num fundeadouro exterior de Buenos Aires.

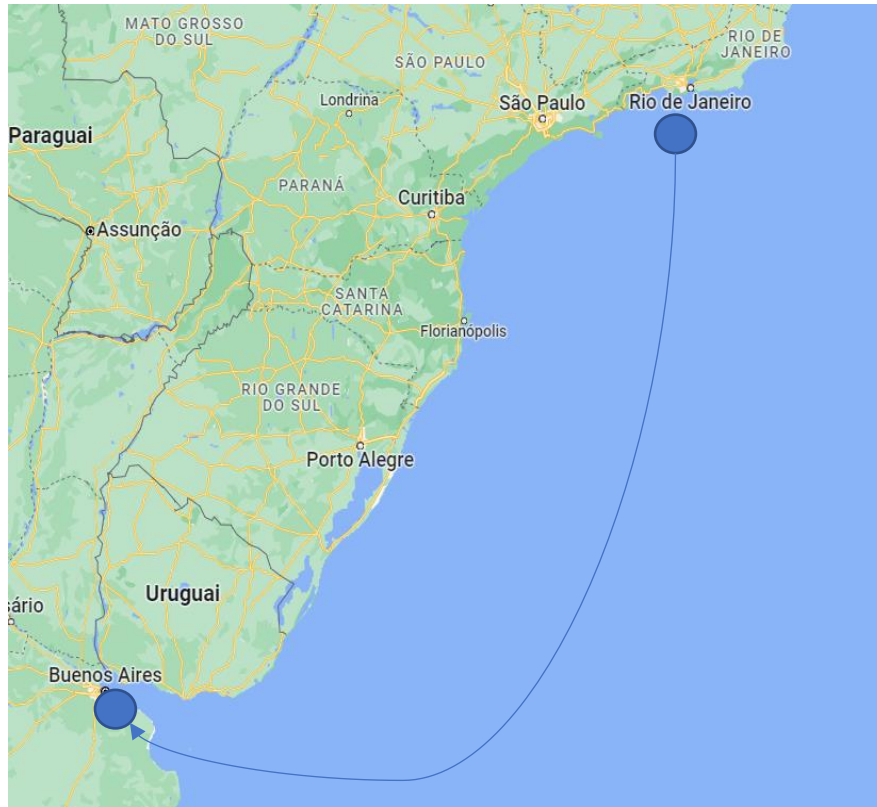


Figura 6- Ilustração do trânsito das corvetas portuguesas

Fonte: Mapa base: Google Maps; restantes elementos elaborados pelo autor.

Após a chegada das corvetas portuguesas e visita pela autoridade sanitária da Argentina, foi decretado um período de quarentena de 10 dias.

Ainda que em águas territoriais argentinas, o conflito diplomático com o governo brasileiro persistia, e com vista a evitar nova escalada das tensões, Lisboa reforça perante Castilho, através do representante português em Buenos Aires, as ordens de não realizar ou permitir qualquer tipo de desembarque dos asilados a bordo.

Apesar das ordens superiores, as condições que o comandante português enfrentava ditavam outras necessidades. A ocorrência de mortes a bordo dos navios persistia e as condições sanitárias agravavam-se cada vez mais. Tendo em vista a solução

da situação, Castilho tenta requisitar a transferência dos asilados para o lazareto⁹ da ilha Martin Garcia.

O governo argentino nega ao comandante português a transferência dos asilados para o lazareto, uma vez que esta ia contra as intenções do governo português, contudo, a 4 de abril devido à situação que se vivia a bordo dos navios portugueses, o governo de Buenos Aires, através de uma nota diplomática, pede a Lisboa a tomada de uma decisão que deveria passar pelo desembarque dos passageiros ou pela saída das corvetas de águas territoriais argentinas.

Face ao “ultimato” do governo argentino, a incapacidade de dar continuidade ao transporte dos asilados a bordo das duas corvetas até território português, e visto não haver ainda uma solução imediata para o transporte a bordo de um terceiro navio, inicia-se o abastecimento das corvetas como o objetivo de fundear na Ponta do Índio, fora das águas territoriais argentinas.

O fim do confinamento decretado pelas autoridades argentinas a 7 de abril, a par dos abastecimentos e preparativos para largada geram uma alteração na estabilidade emocional dos asilados a bordo das corvetas portuguesas. Os asilados que até aqui, apesar das dificuldades a bordo, se consideravam salvos pela força portuguesa começam agora a demonstrar sentimentos contrários ligados a uma sensação de aprisionamento, agravados ainda pelo contrato estabelecido para fretar o vapor argentino *Pedro III* que tinha como objetivo o transporte destes até território nacional português.

Inicia-se aqui um novo capítulo das dificuldades enfrentadas pela força naval portuguesa, marcado por sucessivas tentativas de fuga que resultaram numa escalada de tensões entre Portugal e o Brasil, bem como um constrangimento diplomático com a Argentina.

No dia 8 de abril o Contra-Almirante Saldanha critica a forma como o asilo foi concedido aos revoltosos brasileiros, sentindo-se, todavia, responsável pelo mesmo. O almirante brasileiro, revela também não se responsabilizar pelos atos que fossem

⁹ Instalações bastante comuns em áreas portuárias, tinham como objetivo a realização de períodos de quarentena e desinfecção das pessoas e objetos que tivessem origem em zonas afetadas por doenças contagiosas.

praticados de ora em diante pelos seus subordinados (Costa S. C., 2017). O dia escolhido para realizar este comunicado parece não ter sido um mero acaso, nesse mesmo dia tem lugar a primeira fuga coletiva de asilados a bordo da corveta *Mindelo*.

A fuga de asilados surge no período da tarde do dia 8 de abril, quando se terminava o abastecimento da corveta. Segundo apontam diversas fontes, as fugas tiveram apoio dos revolucionários que se encontravam exilados na Argentina, que através dos contactos estabelecidos com os asilados de bordo nos momentos em que ocorriam reabastecimentos, planearam as fugas¹⁰.

A fuga de asilados da corveta *Mindelo* não ocorre num único acontecimento no dia 8 abril. No momento do fim do reabastecimento fogem inicialmente 32 asilados, que aproveitam a confusão gerada pelo do abastecimento e de distúrbios criados a bordo como manobra de distração.

Nesse mesmo dia ocorrem, ainda, duas outras fugas a partir da corveta *Mindelo* realizadas através da aproximação de um pequeno vapor, que resgata um total de 92 asilados (Lopes, Abril no rio da Prata: asilados brasileiros, 1894, 2022). Neste dia fogem também da *Corveta Afonso de Albuquerque* 4 asilados, esta fuga não é tão bem-sucedida como as da corveta *Mindelo*, acabando por retornar a bordo um dos asilados (Lopes, Abril no rio da Prata: asilados brasileiros, 1894, 2022).

Apesar das fugas de bordo da corveta *Mindelo* serem significativas em termos de números de asilados evadidos, foram as fugas de bordo da corveta *Afonso de Albuquerque* no dia 9 de abril que acabaram por marcar de forma significativa a passagem da força naval portuguesa pelas águas argentinas.

No dia 9 de abril, a corveta *Mindelo*, tendo já abastecido e por forma a cumprir o pedido realizado em nota diplomática argentina para sair das águas territoriais, levanta ferro e desloca-se para águas internacionais, tendo-se deslocado para a Punta del Indian¹¹.

¹⁰ Referido por Carlos Lopes (2022). e João Freire (2018)

¹¹ Este novo local situa-se também na costa Argentina, no entanto, as corvetas portuguesas ficam fora das águas territoriais, ou seja, a mais de 3 milhas náuticas da costa. A escolha deste local em águas internacionais tinha como base evitar novos constrangimentos em águas territoriais argentinas ou uruguaias.

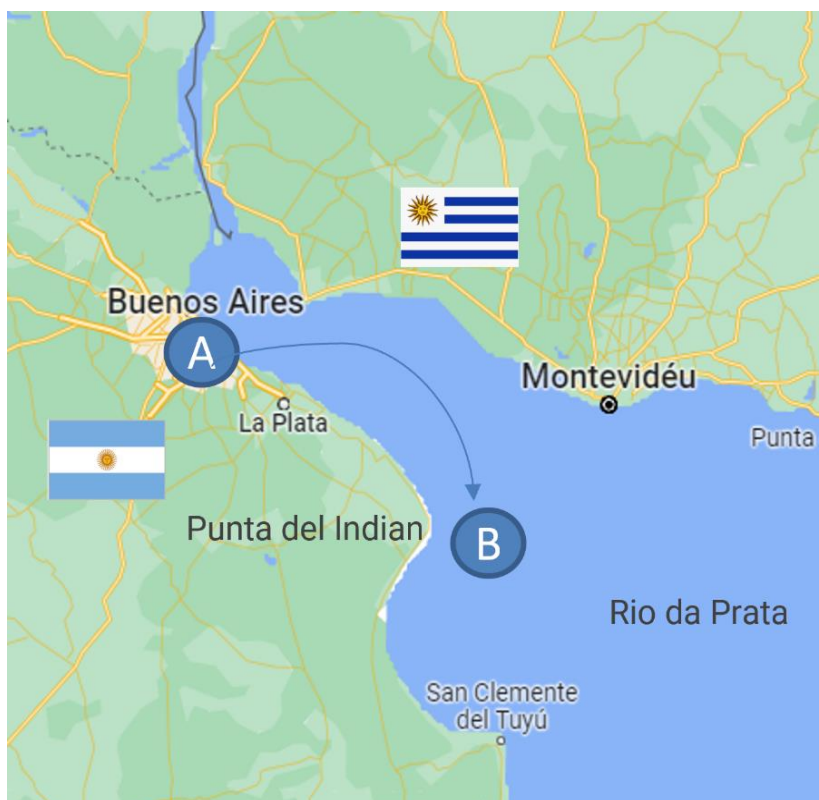


Figura 7-Illustração da passagem das corvetas para fora das águas territoriais

Fonte: Mapa base: Google Maps; restantes elementos elaborados pelo autor

A corveta *Afonso de Albuquerque* tinha como objetivo seguir os mesmos rumos, contudo os processos de abastecimento não se encontravam tão adiantado como o da corveta *Mindelo*. Durante o abastecimento, ocorre uma tentativa de fuga semelhante à fuga inicial da corveta *Mindelo*, contudo o desfecho é diferente. Com base nos acontecimentos do dia anterior, a guarnição encontrava-se preparada para agir e salvaguardar os interesses de Lisboa na proibição de desembarque.

A guarnição acaba por ser bem-sucedida na recolha dos evadidos para bordo, contudo, o sucesso desta operação é conseguido através do emprego de força o que vai gerar um conflito entre Portugal e a Argentina, pois os militares portugueses não tinham soberania sobre os refugiados que se encontravam a bordo das embarcações de bandeira Argentina. Estes acontecimentos bem como o conflito diplomático gerado será analisado adiante.

Neste mesmo dia a *Corveta Afonso de Albuquerque*, larga ferro e junta-se à corveta *Mindelo* em águas internacionais. No total as fugas coletivas concretizadas em território argentino atingem um total de 126 asilados que conseguiram escapar com sucesso das corvetas portuguesas, 124 da corveta *Mindelo* e 2 da corveta *Afonso de Albuquerque*¹² no dia 8 de abril¹³.

2.3 Encontros e motivações das fugas no Uruguai

Começando no asilo a bordo dos navios portugueses na baía de Guanabara, passando pelas fugas audazes em território argentino, os revoltosos brasileiros demonstraram sempre a sua vontade de permanecer em território sul americano bem como a devoção com que se dedicaram à revolta federalista.

A passagem pelo Uruguai não foi exceção desta determinação, nas águas deste país ocorreu a maior fuga de asilados, tendo superado o total de todas as fugas em território argentino.

Após saírem de águas territoriais argentinas, a força naval portuguesa permaneceu de 9 a 18 de abril em Ponta do Índio. A permanência fora de águas territoriais argentinas tinha como objetivo dificultar novas fugas, e evitar mais constrangimentos diplomáticos motivados pelas mesmas, enquanto se esperava o aprontamento do vapor *Pedro III*, fretado pelo governo português para realizar o transporte dos asilados até a ilha da Ascensão¹⁴, onde encontrariam o vapor Angola que iria trazer os asilados até Lisboa.

¹² Escaparam um total de 4 asilados no dia 8 de abril, contudo um morreu na tentativa de fuga e outro retorna a bordo da corveta. As fugas do dia 9 de abril não se encontram aqui refletidas, uma vez que, os asilados retornam a bordo da corveta Afonso de Albuquerque.

¹⁴ Ilha britânica situada no atlântico sul, aproximadamente entre o Brasil e Angola. Já havia sido realizado um acordo prévio entre o governo português e o embaixador inglês que viabilizava a passagem pela ilha dos navios que transportavam os asilados brasileiros para território nacional.



Figura 8- Vapor Pedro III

Fonte: <https://www.histarmar.com.ar/BuquesMercantes/Marina%20Mercante%20Argentina/Carga/PedroTercero.htm>

O aprontamento do navio que iria realizar o transporte sofre diversos atrasos, alguns deles fruto do estado do navio em si, outros eram consequência dos preparativos para a grande fuga de 27 de abril.

O autor Sérgio Correa da Costa identifica alguns destes acontecimentos que antecederam a saída do vapor *Pedro III* a 16 de abril, um dos quais terá sido a simulação de um motim como forma de protesto pela troca da bandeira do navio, que tinha na verdade como objetivo possibilitar a troca de elementos da guarnição por federalistas, e asilados que tinham escapado recentemente da corveta *Mindelo*. (Lopes, *Abril no rio da Prata: asilados brasileiros, 1894, 2022*)

Além dos preparativos em terra que viriam a possibilitar a fuga dos asilados, e das comunicações que eram estabelecidas durante os momentos de reabastecimento dos navios portugueses, também do mar surgem formas de motivação para os revoltosos brasileiros a bordo das corvetas portuguesas. Esta motivação surge sobre a forma do

avistamento dos navios revoltosos federalistas que ainda operavam livremente naquelas águas¹⁵ (Lopes, *Abril no rio da Prata: asilados brasileiros, 1894, 2022*).

A passagem da esquadra revoltosa, e a chegada do Contra-almirante Custodio de Mello a Buenos Aires, além de representarem uma forma de motivação e esperança para os asilados representavam também um perigo crescente para o aumento da motivação de novas fugas dos asilados a bordo dos navios portugueses.

Já em águas uruguaias, segundo é descrito por Santos Júnior, o ressentimento e o sentimento de aprisionamento agravam-se quando os asilados que se encontram a bordo das corvetas portuguesas assistem ao desembarque de mais de mil camaradas revolucionários que foram acolhidos gentilmente em território uruguaio. Este episódio causa um profundo sentimento de injustiça entre os asilados que já viajavam há 36 dias a bordo dos navios portugueses.

É com base nestas novas variáveis, e visto ter como prioridade evitar novas fugas de bordo das corvetas portuguesas, Augusto de Castilho decide rumar a Montevideo e aguardar lá a chegada do vapor *Pedro II*. (Lopes, *Abril no rio da Prata: asilados brasileiros, 1894, 2022*). O comandante português não se salvaguarda apenas desta situação, deixa também ao Primeiro Tenente Francisco de Annibal Oliver um conjunto de diretrizes sobre a forma como deveria proceder a bordo do vapor *Pedro III* em conjunto com os 20 elementos da guarnição para aí destacados, bem como instruções para a viagem, entre as quais recomendava que nenhum navio atracasse ao vapor, à exceção da corveta *Afonso de Albuquerque*, durante a estadia em Montevideu (Júnior, 2014).

As corvetas portuguesas chegaram a Montevideu a 18 de abril, tendo o vapor *Pedro III* chegado no dia seguinte. À chegada do vapor, o comandante do navio, dá conhecimento a Augusto Castilho que contrariamente ao que era esperado, o embarque dos asilados a bordo do navio não era ainda possível devido à necessidade de abastecimento de carvão, géneros e a realização de reparações (Júnior, 2014).

¹⁵ Os cinco navios sob comando do Contra-Almirante Custodio de Melo, passaram á vista da força naval portuguesa entre os dias 15 e 16 de abril



Figura 9- Ilustração da passagem das corvetas para águas uruguaias

Fonte: Mapa base: Google Maps; restantes elementos elaborados pelo autor

A transferência dos asilados para bordo do vapor *Pedro III* é levada a cabo no dia 26 de abril, tendo sido utilizados para este fim os escaleres das corvetas portuguesas. A transferência ocorre sem novidade, contudo, a saída do vapor não foi possível nessa noite devido ao atraso nos trabalhos da transferência, da situação diplomático decorrente dos acontecimentos em águas argentinas, e por uma avaria inesperada na máquina do navio.

Na madrugada do dia 27 de abril ocorre a fuga em larga escala dos asilados que se encontravam a bordo do vapor *Pedro III*. O alarme surgiu com os 3 tiros de canhão disparados pela corveta uruguia *General Artigas*¹⁶, que tinha como objetivo avisar as

¹⁶ Navio da marinha uruguia responsável pela vigia das corvetas portuguesas.

embarcações avistadas perto do vapor *Pedro III* para permanecerem onde se encontravam (Júnior, 2014)¹⁷.

Os 3 tiros são ouvidos e quando a notícia chega a Augusto de Castilho já era tarde demais, a fuga já se encontrava consumada. A fuga foi realizada de forma aparentemente simples, os asilados que se encontravam a bordo do vapor *Pedro III* saltaram pela borda para as embarcações que tinham encostado ao navio, a fuga ocorreu sem resistência e sem qualquer sinal de alarme durando um total de cerca de 20 minutos (Freire, 2018).

Na verdade, a fuga dos asilados de bordo do vapor *Pedro III* não ocorreu de forma tão simples como aparenta, esta fuga é resultado de um plano cuidadosamente preparado pelas forças federalistas ali presentes bem como por alguns simpatizantes com a causa.

Começando na obtenção das embarcações utilizadas, passando pela troca de parte da guarnição do vapor *Pedro III* e ainda pela incapacitação da guarnição portuguesa. Foram levadas a cabo um conjunto de ações, por parte das forças federalistas, que constituíram inclusive um “comité de salvação dos emigrados” (Júnior, 2014), que por si só mereceriam a realização de uma investigação só a elas dedicado.

Apesar do desfecho final dos acontecimentos, estes não aconteceram totalmente à margem do conhecimento dos portugueses ali presentes. Decorriam já suspeitas da possibilidade de ocorrer alguma tentativa de libertar os asilados antes que o vapor *Pedro III* saísse das águas uruguaias, era também do conhecimento de Augusto de Castilho a forte possibilidade de existirem asilados que se tinham evadido noutras ocasiões entre os elementos da guarnição do vapor.

Todos os acontecimentos relatados resultaram na fuga de 243 asilados (Freire, 2018), entre os quais o Almirante Saldanha da Gama. Dada a magnitude da situação e a fragilidade das relações diplomáticas com o Brasil, logo no dia 28 de abril surge ordem por parte do Ministro da Marinha para que Augusto de Castilho e Paula Teves entreguem o comando das corvetas aos respetivos imediatos (Freire, 2018).

¹⁷ Apesar de o objetivo ser parar a marcha dos navios que tinha em vista (Vapor *Républica* e a chata *Envidiosa*), não fazia parte das intenções deste navio exigir o retorno dos asilados a bordo do *Pedro III* ou atentar de alguma forma contra eles. Na obra “A diplomacia do Marechal”, Correa da Costa, refere que a abordagem serviu apenas como “visita de cortesia”, tendo sido oferecido inclusive um lanche ao Almirante Saldanha da Gama.

A entrega de comando ocorre efetivamente no dia 8 de maio, apanhando Castilho um transporte para Lisboa. O autor João Freire destaca algumas palavras de Augusto de Castilho à chegada ao Tejo que refletem o estado de espírito do comandante perante os duros acontecimentos que tinha enfrentado em território sul americano, são estas: “*Três vezes eu pediria no Rio de Janeiro, em circunstâncias bem difíceis, e três vezes foi ela (a exoneração) negada. E agora que eu a não pedia [...] chegava-me essa exoneração inesperada, seca e não merecida*”.

2.4 As pressões externas e as crises diplomáticas: Argentina, Brasil e Portugal

À data dos acontecimentos, o Brasil iniciara havia pouco tempo um novo capítulo da sua história política, marcado pela instauração de um regime republicano que levou à génese dos Estados Unidos do Brasil.

Em consequência desta alteração de regime interno político da sociedade brasileira, surgiram também mudanças ao nível da política externa, mais concretamente nas relações diplomáticas com outras Nações com as quais o Estado recém-formado mais se identificava.

Nos finais do século XIX a monarquia permanecia como a forma de regime mais comum dos grandes estados na Europa, sendo a República Francesa a exceção, retirando a Suíça. Por outro lado, no continente americano predominava como forma mais comum de regime o republicano, escolha adotada por grande parte dos países ao celebrarem a sua independência dos estados europeus.

Apesar de ter ocorrido de forma tardia a transformação de regime, a 15 de novembro de 1889, em relação a outros estados da América do Sul, não é de mais lembrar a particularidade com que a independência do Brasil se efetuou.

Produto de uma situação muito particular e em muito resultado indireto da Revolução Francesa de 1789, viria a receber o estatuto político de reino e não de colónia, durante a permanência da corte de D. Maria I e de D. João VI no Rio de Janeiro. Assim, a manutenção do regime monárquico (imperial) foi um processo de continuidade para o Brasil enquanto nação autogovernada, com uma elite própria e territorialmente enraizada, ou seja, houve a possibilidade de uma continuidade do regime monárquico no Brasil o que à data (1822) representava a melhor opção para os interesses nacionais brasileiros,

algo que as sociedades sul-americanas de outros estados não tiveram ao seu alcance durante os processos de independência colonial.

A transformação do regime brasileiro quando comparada com outras nações sul-americanas, a implantação da república no Brasil surge naquilo que é intitulado por muitos autores como “americanismo”, o que justifica um consequente afastamento político em relação à Europa e a uma aproximação às políticas e aos ideais americanos¹⁸, que passavam também pelo acompanhar das ideais defendidos pelo 5º Presidente dos Estados Unidos da América, James Monroe, e da celebre pela frase “*A América para os americanos*”.

O republicanismo não foi a única promoção ideológica em ascensão no Brasil nos finais do século XIX, também foi marcado por um anti lusitanismo que atingiu grandes proporções durante o governo do Marechal Floriano Peixoto (Souza, 2010).

Este movimento, denominado como “jacobinismo”, constituído por uma facção extremista da recém-formada república, tinha entre os seus alvos a comunidade portuguesa no Brasil, a qual tinha dimensões bastante significativas, tendo sido contabilizados 106.202 portugueses (Heisfeld, 2007) no Rio de Janeiro em 1890, o que correspondia a cerca de 20% da população total. Este movimento defendia políticas de ódio, entre as quais a expulsão e expropriação dos portugueses residentes (Heisfeld, 2007).

Inevitavelmente, viria a surgir um conflito diplomático entre o Brasil e Portugal, empolado pelo acolhimento de revoltosos durante a 2ª Revolta da Armada brasileira a bordo dos navios portugueses, cuja gravidade levou os dois Estados a procurar apoio internacional para sustentar a mediação diplomática de cada uma das suas posições.

Durante este conflito diplomático, que levou ao corte das relações diplomáticas bilaterais, por um lado, tínhamos a posição do governo brasileiro que exigia o desembarque dos revoltosos no seu território, uma vez que não reconhecia que lhes fosse aplicado qualquer estatuto que concedesse o direito ao asilo, por outro, no ponto de vista

¹⁸ As políticas de James Monroe ficaram conhecidas como “A doutrina Monroe”, estas tinham como principal objetivo por fim á intervenção europeia no continente americano.

português que defendia uma posição contrária, apontando-se para uma solução que salvaguardasse a segurança dos revoltosos e em simultâneo a reabertura das relações diplomáticas entre os dois países.

Na promoção de nações que sustentassem os seus pontos de vista, Portugal recorreu ao seu aliado de longa data, a Inglaterra, que para além de partilhar o ponto de vista português facilitou a angariação o apoio de outras nações (Júnior, 2014).

À causa portuguesa juntaram-se também as seguintes nações: Áustria-Hungria, Itália e França. Por sua vez, o governo brasileiro tentou também angariar aliados que sustentem a sua posição, contudo não existiram nações que defendessem o seu ponto de vista relativamente à não concessão de asilo aos revoltosos.

Os Estados Unidos da América, poderiam ter sido talvez um dos mais prováveis apoiantes da causa brasileira, devido aos apoios que prestavam ao país sobre diversas formas, contudo a potência norte-americana acaba por assumir uma posição de neutralidade perante o conflito, não respondendo positivamente aos pedidos de apoio diplomático tanto do Brasil como de Portugal.

O governo brasileiro acabou por ficar isolado nas suas exigências e nas posições defendidas, contudo, não era também do interesse do governo português afetar as relações diplomáticas com o Brasil, havendo também uma grande preocupação com os efeitos económicos que o agravamento das tensões teria sobre as comunidades portuguesas residentes no Brasil (Júnior, 2014).

A solução do Governo português tinha em vista manter as relações diplomáticas com o Brasil e apesar de não favorecer inteiramente as exigências brasileiras, impedia de forma eficaz o regresso dos asilados a território brasileiro. A solução encontrada passou por levar todos os asilados que se encontravam a bordo das corvetas *Mindelo* e *Afonso de Albuquerque* para território nacional português, onde ficariam internados sob vigilância de diversas instituições, até ao final da Revolução Federalista brasileira e do conflito diplomático.

Enquanto a crise diplomática com o Brasil não tinha o seu fim à vista, surgiu um novo embaraço diplomático, desta vez em águas territoriais argentinas, motivado pela

intervenção armada da guarnição da corveta *Afonso de Albuquerque* perante uma tentativa de fuga de um grupo de asilados.

Numa altura em que era reforçado por Lisboa a ideia de que deviam ser evitadas a todo o custo fugas de asilados, o comandante da corveta *Afonso de Albuquerque*, Francisco de Paula Teves, viu-se envolvido com a sua guarnição no impedimento da fuga de 8 asilados no fim de um reabastecimento.

À semelhança dos acontecimentos do dia anterior a bordo da corveta *Mindelo*, os asilados saltaram para dentro das embarcações que se encontrava de braço dado ao navio de guerra português. Já no interior da lancha de abastecimento *Pepito Donato*, os 8 asilados em fuga esforçam-se para cortar as espas e iniciou-se ali uma luta que continuou mesmo após o navio ter largado da corveta portuguesa (Júnior, 2014).

Tendo como objetivo colocar fim aos confrontos a bordo do *Pepito Donato* e fazer com que todos os asilados retornem a bordo da corveta *Afonso de Albuquerque*, é enviado um escaler com um grupo armado que consegue pôr fim aos conflitos e levar para bordo da corveta *Afonso de Albuquerque* os 8 asilados.

Os acontecimentos entre a corveta portuguesa e a lancha *Pepito Donato* vem, mais uma vez, abalar as relações diplomáticas portuguesas, desta vez, entre Portugal e a Argentina. O governo argentino entendeu os acontecimentos como uma intervenção armada portuguesa em território sobre a sua soberania (*Pepito Donato*). Questão esta que foi posta em causa pelos militares portugueses, invocando falhas na identificação da embarcação como um navio de bandeira Argentina (Júnior, 2014). Um outro facto, era, no entanto, inequívoco quanto á atuação em território argentino, ao ser realizada a perseguição a bordo do escaler da corveta *Afonso de Albuquerque*, as forças portuguesas entraram efetivamente em águas territoriais argentinas (Júnior, 2014).

Dadas as circunstâncias dos acontecimentos, o governo da Argentina exigiu a devolução de um número de asilados consideravelmente superior aqueles que escaparam, exigindo inicialmente 30 asilados e mais tarde 49 asilados. A exigência de um número de asilados superior aquele que na verdade tinha escapado da corveta portuguesa, é explicado pelo facto de ter sido o próprio Comité de Salvação dos asilados, com sede em

Buenos Aires a comunicar os quantitativos de fugitivos às autoridades argentinas (Lopes, Abril no rio da Prata: asilados brasileiros, 1894, 2022).

As investigações do caso prosseguiram, tendo sido mais tarde corroborados alguns dos argumentos portugueses, como foi o caso do número real de asilados que executaram a tentativa de fuga (Júnior, 2014).

Os conflitos diplomáticos Argentina-Portugal e Brasil-Portugal acabam por ter um denominador comum na sua resolução. Viria a ser uma posterior fuga em massa de asilados de bordo do vapor *Pedro III*, a contribuir para o final da suspensão das relações diplomáticas entre Brasil e Portugal, e a resolução da situação diplomática entre a Argentina e Portugal, mas também contribuiu para a resolução do conflito entre Buenos Aires e Lisboa, uma nota diplomática (Júnior, 2014) onde Portugal reconheceu a possibilidade de ter atuado em território argentino e assim foi alcançada a manutenção de boas relações diplomáticas entre as duas Nações.

2.5 O acolhimento dos asilados em Portugal

Após uma passagem conturbada pela Argentina e Uruguai, os asilados brasileiros sobre tutela da marinha portuguesa seguem agora viagem para a ilha da Ascensão. O objetivo seria realizar em território britânico o transbordo dos asilados do vapor *Pedro III* para o vapor *Angola*, que por sua vez iria realizar o transito final até território nacional. A passagem pela ilha inglesa não suscitava tantas preocupações como as passagens pelos territórios anteriores, dado ser bastante improvável a interferência de simpatizantes com a causa dos asilados e ser garantido o apoio do governo em questão.

A atuação dos navios de bandeira portuguesa como força naval chega também ao fim com a partida do vapor *Pedro III* para a ilha da Ascensão. A corveta Mindelo permanece em águas uruguaias até dia 8 de junho, de onde larga para realizar a sua última navegação até Lisboa, vindo a ser abatida ao efetivo em 1897 (Freire, 2018). A corveta *Afonso de Albuquerque*, por sua vez, chega ainda a navegar em força com o vapor *Pedro*

III durante algum tempo, acabando por regressar ao Rio de Janeiro¹⁹, com o objetivo de realizar abastecimentos e algumas reparações necessárias (Freire, 2018).

O vapor *Pedro III* seguiu viagem até á ilha britânica, onde o esperava o vapor *Angola*. A transferência dos asilados para bordo do vapor *Angola* foi realizada no dia 13 de maio tendo sido contabilizados um total de 248 asilados. À semelhança das anteriores, esta transferência não se encontra isolada de percalços, o número de asilados transferidos não coaduna com as listagens anteriores. O comandante do vapor *Pedro III*, Tenente Lopes de Andrade admite um possível envolvimento da tripulação²⁰ do vapor fretado na ocultação de alguns asilados a bordo do navio.

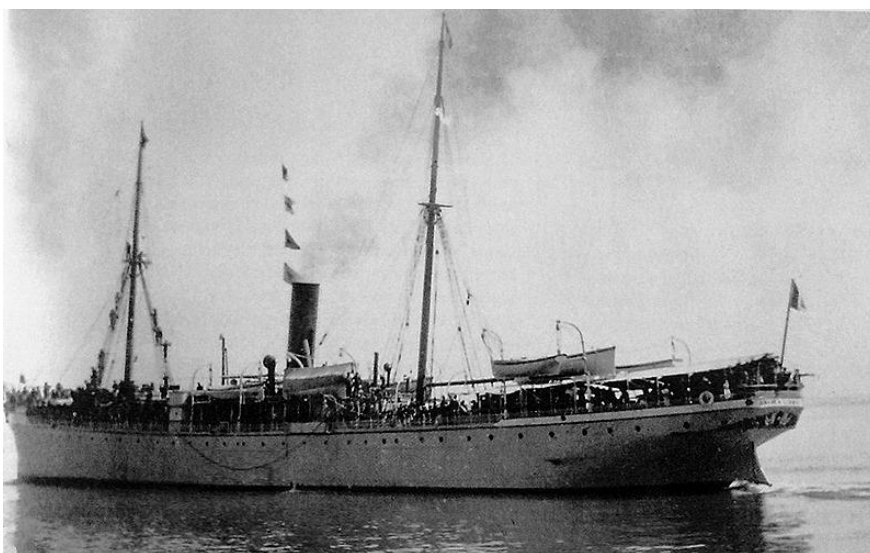


Figura 10- Paquete Angola

Fonte: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/01/paquete-angola.html>

Após partir da ilha da Ascensão, no dia 15 de maio (Freire, 2018), o vapor *Angola* realiza o transido até Lisboa, passando por S. Vicente. O vapor entra á barra do rio tejo

¹⁹ A alteração de comando na Corveta Afonso de Albuquerque apenas se verifica nesta paragem no Rio de Janeiro, tendo o comandante Francisco de Paula Teves entregado o comando do navio ao respetivo imediato e embarcado posteriormente para Lisboa, tal como Augusto de Castilho.

²⁰ Já se constatará em episódios anteriores o envolvimento da tripulação do Vapor Pedro III no auxílio de fugas de asilados.

em 31 de maio (Freire, 2018), indicando-se aqui um novo capítulo na história dos asilados brasileiros que se encontram sobre bandeira portuguesa desde a sua capitulação na baía de Guanabara.

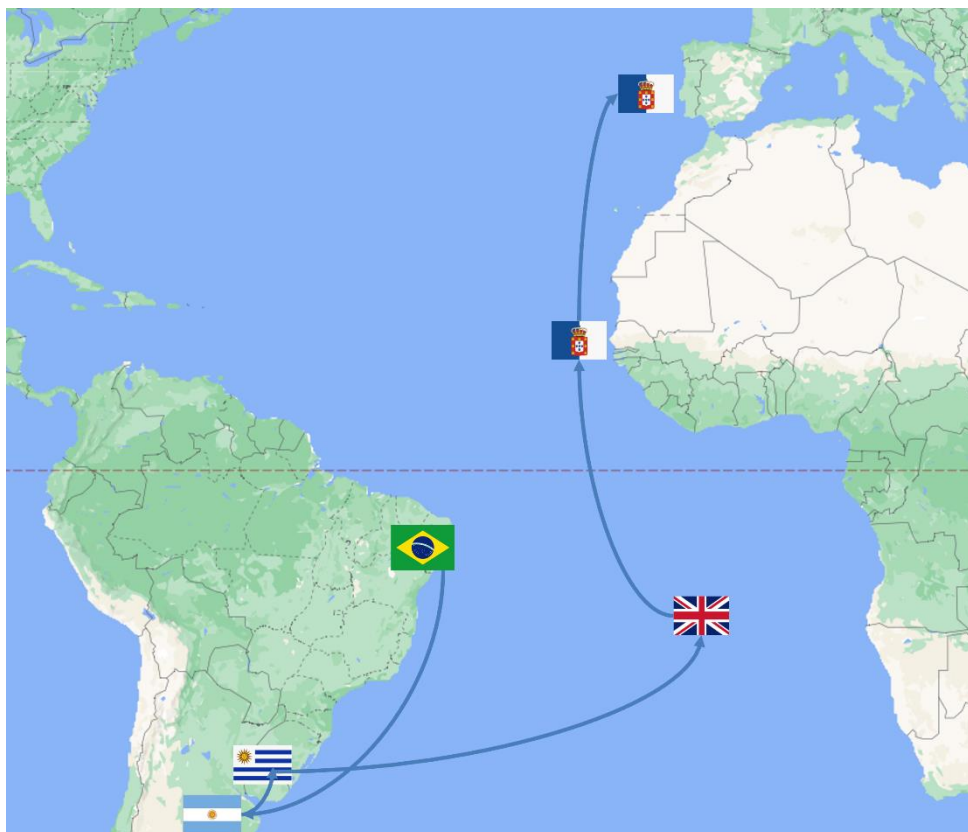


Figura 11- Ilustração do transporte dos asilados da baía de Guanabara à barra do Tejo

Fonte: Mapa base: Google Maps; restantes elementos elaborados pelo autor

Após uma viagem intensa, marcada por condições de habitabilidade extremas, fugas, e conflitos diplomáticos, segue-se um período menos intenso, no que diz respeito aos acontecimentos, mas de igual importância, pois é neste período que são impostas as políticas de acolhimento e consequente integração dos asilados brasileiros em Portugal. Na chegada a Lisboa os asilados são encaminhados para dois “Depósitos de Emigrados Brasileiros” um situado em Elvas, no edifício do mosteiro de São Paulo, e outro na fortaleza de Peniche. A divisão dos asilados ocorreu segundo a sua patente, tendo sido proporcionado o alojamento considerado adequado para cada um dos grupos em questão.

Além do alojamento foram ainda providenciados cuidados de saúde no Hospital de Marinha a todos aqueles que os necessitavam, tendo posteriormente sido encaminhados para os respectivos depósitos (Lopes & Salgado, Os esquecidos da baía de Guanabara: prisioneiros brasileiros em Portugal, 1894-96, 2021). O transporte de asilados em território português surge sem novidade, tendo sido transportados para Peniche 129 asilados a bordo do vapor *Angola*, e os restantes elementos foram transferidos para o vapor *Índia* onde aguardaram transporte terrestre para Elvas (Lopes & Salgado, Os esquecidos da baía de Guanabara: prisioneiros brasileiros em Portugal, 1894-96, 2021).

A criação dos dois depósitos, tinha como principal objetivo a manutenção dos asilados brasileiros em território português, enquanto perdurava a suspensão das relações diplomáticas entre Portugal e o Brasil que se iniciara no dia 13 de maio de 1894, poucos dias antes da chegada dos asilados a Lisboa.

Além da criação destas estruturas e de todos os acontecimentos que as motivaram, é de destacar principalmente o modo e dignidade providenciado pelo governo português aos asilados. Os depósitos não pressupunham o aprisionamento dos asilados, era permitido o uso de licenças bem como a habitação fora das instalações em certos casos. Foram ainda providenciados cuidados de saúde a longo prazo para que ocorresse a recuperação das doenças e lesões enfrentadas após a saída da baía de Guanabara, bem como serviços adequados de limpeza, alimentação e a disponibilidade daqueles que trabalhavam nas instalações para atender a pedidos e necessidades dos que la habitavam. De forma que todos os asilados pudessem viver condignamente nos territórios portugueses e tivessem oportunidade de se integrarem nas comunidades onde estavam inseridos foram ainda providenciados abonos diários segundo a graduação dos asilados (Lopes & Salgado, Os esquecidos da baía de Guanabara: prisioneiros brasileiros em Portugal, 1894-96, 2021).

Todos os esforços desenvolvidos no acolhimento dos asilados, permitiu a correta integração dos mesmos na sociedade portuguesa. O sucesso de todo o processo de acolhimento e inserção social pode ser identificado principalmente em dois aspetos, um deles é a inexistência de fugas que facilmente poderia ter ocorrido durante os períodos de licenças, e também na permanência dos asilados nas instalações quando o conflito diplomático não mais o exigia. Esta permanência nas instalações garantiu que nenhum

dos asilados em território português fosse abandonado sem que possuísse de antemão condições dignas de habitação subsistência.

Os asilados brasileiros ao entrarem a bordo das corvetas portuguesas já tinham experimentado processos de desterritorialização originados pela própria revolução sob a qual viviam há vários meses. O processo de revolução traduz por si só um processo de desterritorialização e territorialização que é traduzido pela intenção de romper um determinado processo e instaurar um novo sistema ou restaurar algo outrora existente (Haesbaert, 2011).

Tal como foi analisado anteriormente, verificou-se inicialmente a bordo das corvetas portuguesas uma sensação de salvamento, que rapidamente se veio a transformar em sentimentos de aprisionamento que leva a sucessivas tentativas de fuga por parte dos asilados. Estes comportamentos, no entanto, numa altura em que havia muito mais liberdade e seria possível fugir de território nacional não são verificados.

Esta última alteração no comportamento e estado psicológico dos asilados deriva principalmente da ausência de fatores externos catalisadores de motivações de reforço de laços patrióticos, acompanhada pelo ultrapassar da limitação espacial e temporal que se fazia sentir a bordo dos navios portugueses origina uma quebra de vínculo ao território de onde haviam partido. Esta cadeia de acontecimentos revela-se como parte do sucesso no processo de acolhimento e integração dos asilados em território português.

2.5 O valor da Missão Portuguesa

Podemos identificar o início da missão portuguesa a 15 de julho de 1893 (Freire, 2018), dia em que o Comandante Augusto de Castilho recebe instruções para largar assim que possível para o Rio de Janeiro, ordem esta que é cumprida logo na madrugada do dia seguinte. Nesta dada pouco seria expectável que a presença da força naval portuguesa em águas sul americanas se iria estender até 31 de maio do ano seguinte²¹, desencadeando acontecimentos que se estenderiam além de 16 março de 1895²².

²¹ Última escala realizada pela corveta *Afonso de Albuquerque* em águas brasileiras. O navio português largou nesta data de Pernambuco, tendo como destino final Lisboa.

²² Data em que ocorre o reatar das relações diplomáticas Portugal-Brasil. No entanto é importante salientar que o processo de acolhimento dos asilados em Portugal continuava em curso, registando-se ainda a presença de asilados no depósito de emigrados brasileiros de Peniche até janeiro de 1896.

A história do Brasil e a história de Portugal cruzam-se em diversos períodos do tempo. Todos os episódios históricos que antecederam a presença da força naval portuguesa na baía de Guanabara contribuíram de forma significativa para o desfecho dos acontecimentos. Este contributo foi misto, e alimentou tanto a desconfiança das intenções da coroa portuguesa em território brasileiro, como, levou também os revoltosos a procurar asilo sob bandeira portuguesa, pois era esta a nação com a qual sentiam maior afinidade linguística, cultural e até mesmo familiar.

De forma sucinta, e analisando a situação de um ponto de vista legal, podemos assumir que as tensões diplomáticas entre Portugal e o Brasil foram desencadeadas pela concessão de asilo a bordo dos navios portugueses. A concessão de asilo sob bandeira portuguesa foi garantida dada a intransigência do Marechal Floriano Peixoto nas negociações para a capitulação dos revoltos, e a falta de garantias gerar terror bem como o medo de perseguição e represálias daqueles que permanecem na baía de Guanabara.

Em contrapartida surgia do lado brasileiro a fundamentação de que os revoltosos não teriam direito ao asilo, uma vez que o governo não os considerava como revolucionários, mas sim como criminosos. Surgia ainda como agravante da situação o facto de o abrigo destes chamados “criminosos” ter ocorrido em águas territoriais brasileiras.

O valor da missão portuguesa estende-se muito além da fundamentação legal dos acontecimentos. A presença da força naval permitiu durante todo o conflito salvaguardar vidas de ambos os lados bem como dos habitantes do Rio de Janeiro, tendo havido desde o início uma intervenção ativa do Comandante Augusto de Castilho na mediação das tensões entre as forças intervenientes.

É ainda de salientar os esforços realizados na manutenção dos interesses internacionais na baía de Guanabara, que permitiram dar continuidade ao fluxo de navios mercantes que pretendiam aportar naquela região, favorecendo assim não só os interesses internacionais, bem como os interesses económicos dos Estados Unidos do Brasil, para os quais a baía de Guanabara representava um ponto chave.

Hoje, talvez mais do que nunca, através da crise pandémica que tem vindo a afetar todo o globo, torna-se possível compreender um pouco melhor as dificuldades

enfrentadas pelos militares portugueses em missão no Brasil. Dois séculos adiante dos acontecimentos, numa época onde a medicina se encontra desenvolvida, e os navios dispõem de condições sanitárias adequadas, conseguimos sentir um forte abalo provocado pelo SARS-CoV-2. Este abalo que se manifestava á data através de doenças como a febre amarela e outras motivadas pela alimentação praticada tais como a beribéri provocou um impacto severo na missão da força naval portuguesa levando a baixas acentuadas.

Estas baixas não só afetam a condição geral da guarnição dos navios como passaram a afetar diretamente a capacidade operacional dos mesmos, é exemplo destas limitações a comunicação efetuada por Castilho no dia 28 de março de 1894, onde admite ter a bordo apenas um oficial em funções²³, além deste estaria também presente o imediato que, no entanto, encontrava-se completamente incapaz por doença (Freire, 2018).

Na atualidade parte dos problemas enfrentados pela força naval portuguesa na baía de Guanabara são atenuados pela facilidade que existe no estabelecimento de comunicações a partir de, e para qualquer parte do mundo. Na época, a falta destes meios e as falhas de comunicação que ocorriam constantemente através dos equipamentos existentes enaltecem a importância da capacidade de tomada de decisão de um oficial da Marinha Portuguesa.

Foi com base na sua capacidade de decisão extraordinária, e com toda a experiência acumulada ao longo da sua carreira, que Augusto de Castilho conseguiu salvar centenas de vidas e conduzir a força naval em condições onde imperava diariamente a sobrevivência.

A missão da força naval portuguesa em águas sul americanas foi pautada durante toda a sua duração pelos mais nobres valores humanitários manifestados sobretudo na pessoa do Comandante Augusto de Castilho que muitas vezes isolado no poder de tomada de decisão agiu sempre em prol da salvaguarda da vida humana, quer em terra quer no mar.

²³ Recordemos que a Corveta *Mindelo* em condições normais deveria possuir a seu bordo uma lotação de 11 oficiais. Através de um Mapa de estado da guarnição de 11 de agosto de 1893, João Freire relata um total de 12 oficiais a bordo da corveta, aquando da chegada ao Rio de Janeiro.

Na obra “A intervenção estrangeira durante a revolta de 1893” (Nabuco, 1949) do escritor brasileiro Joaquim Nabuco²⁴ não são poupados os elogios ao comandante Augusto de Castilho, sendo de destacar a frase “a fidelidade aos compromissos tomados em nome do país” quando se refere á concessão de asilo por parte do comandante português aos revoltosos brasileiros.

Esta “fidelidade” é mais um dos aspetos que traduz o valor da missão portuguesa nos finais do século XIX. O comandante Augusto de Castilho foi fiel a todas as suas promessas, tanto a revoltosos como às forças governamentais, demonstrando sempre total transparência e honestidade. Esta “fidelidade” verifica-se não só através do comandante da força naval portuguesa, como através do estado português num todo, uma vez que mesmo após o corte das relações diplomáticas Brasil-Portugal, o governo português honrou a promessa feita ao governo de Floriano Peixoto, dando continuidade ao transporte dos asilados para território português. Esta “fidelidade” foi ainda demonstrada para com, todos aqueles que estavam sob proteção da bandeira nacional, não os deixando desamparados e sem forma de subsistência à chegada a Lisboa.

²⁴ Joaquim Nabuco de Araújo (1849-1910), teve oportunidade de observar na primeira pessoa os acontecimentos em estudo.

Capítulo 3. Considerações sobre as migrações no Mar Mediterrâneo

É no Mar Mediterrâneo que se encontra uma afinidade entre as missões da Marinha portuguesa, pela presença e finalidade similar às quais foi sujeito o Comandante Augusto de Castilho, naquilo que se prende com a ação humanitária de salvamento de migrantes, mas também de defesa da soberania territorial, neste caso da União Europeia.

A presença da Marinha portuguesa nesta zona contribui para o reforço da segurança em áreas de ação solicitadas, mas as responsabilidades atribuídas de cada país presente no Mar Mediterrâneo, tem gerado alguns conflitos de interesses no que diz respeito à divisão operacional e de comando nestas águas, em zonas de responsabilidade de busca e salvamento sobrepostas. É exemplo desta situação a sobreposição das zonas SAR de Itália e de Malta.

A heterogeneidade da zona mediterrânica vai muito além das diferenças religiosas ou culturais, verificando-se também diferenças de política externa de diferentes nações que o rodeiam e que atuam perante uma mesma situação no mar. Além da conflitualidade jurisdicional em termos de zonas SAR, acrescenta-se que nem todos os países que circundam este mar se regem pelas mesmas convenções, havendo assim diferenças fundamentais na forma como cada um destes lida com diferentes eventos, como é o caso das ações de busca e salvamento e respetivo acolhimento dos náufragos (migrantes) que são salvos.

Neste aspeto e tendo por base a temática abordada, migrações, considera-se que há o interesse em destacar as seguintes convenções internacionais de maior alcance:

Convenção IMO 48 (Decreto 117/76, 9 de fevereiro)

Convenção SOLAS 74 (Decreto do Governo 79/83, 14 de outubro)

Convenção SAR 79 (Decreto 32/85, 16 de agosto)

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (JO L 179/3, 23-06-98)

Convenção relativa ao Estatuto de Refugiado (Decreto 207/75, 17 de abril)

	IMO Convention 48	SOLAS Convention 74	SAR Convention 79	UNCLOS	CRSR
Albânia	x	x	x	x	x
Argélia	x	x	x	x	x
Bósnia e Herzegovina	x			x	x
Egito	x	x		x	x
Israel	x	x			x
Líbano	x	x	x	x	
Líbia	x	x	x	x	
Mónaco	x	x	x	x	x
Montenegro	x	x	x	x	x
Marrocos	x	x	x	x	x
República Árabe da Síria	x	x	x		
Tunísia	x	x	x	x	x
Turquia	x	x	x		x
Reino Unido (Gibraltar)	x	x	x	x	x
UE ²⁵	x	x	x	x	x

Tabela 7 - Convenções internacionais por parte dos países mediterrânicos

Tal como é possível verificar na tabela acima, existe alguma disparidade na ratificação de convenções por parte dos países mediterrânicos, o que por sua vez afeta a forma como os países lidam com uma determinada situação de busca e salvamento.

No território europeu assiste-se hoje ao maior fluxo migratório de refugiados de guerra desde a 2ª Guerra Mundial, em consequência da invasão da Ucrânia por parte de tropas da Federação Russa, liderada por Vladimir Putin. Mas este novo fenómeno não desvia o objetivo da dissertação, na qual nos propusemos analisar rotas migratórias em

²⁵ Utiliza-se “UE” nesta tabela como forma de designar o conjunto dos estados-membros que ratificaram na totalidade as convenções acima descritas e não a união europeia como organização.

curso através do Mar Mediterrâneo, que também têm motivações resultantes de conflitos regionais, mas principalmente económicas e sociais.

Neste contexto analisamos o envolvimento nacional nesta conjuntura, que apesar de não ser banhado pelas águas do Mar Mediterrâneo, intervém na defesa da sua fronteira europeia e colabora nos esforços realizados para mitigar esta crise humanitária.

3.1 As rotas marítimas de emigração provenientes do Levante Mediterrânico

O fenómeno migratório no Mar Mediterrâneo tem vindo a ser alvo de elevado destaque mediático internacional. Esta crise humanitária tem assombrado a vida de milhares de pessoas ao longo dos anos, tendo tido particular destaque desde o ano 2015, onde foram atingidos números sem precedentes. Desde aí esta questão tem despertado o interesse geral, para além do interesse da comunidade internacional e dos líderes mundiais, tendo sido dado início a vários estudos até a presente data.

Assim, analisando os dados publicados efetuámos uma análise das rotas marítimas de migração provenientes do levante mediterrânico bem como de diversos fatores que motivam esta diáspora. Os fenómenos migratórios no mediterrâneo apesar de terem elevado destaque mediático a partir do ano 2015 até ao início da guerra na Ucrânia, não tiveram a sua génese nesta data.

Esta crise humanitária encontra-se presente no mediterrâneo há mais de uma década, tendo escalado progressivamente, tal como é possível verificar no gráfico apresentado, até ao culminar dos acontecimentos de 2015 onde o número de migrantes atingiu um valor histórico, que apesar de ter diminuído nos anos seguintes até ao presente, continua a exhibir valores emblemáticos de uma crise humanitária.

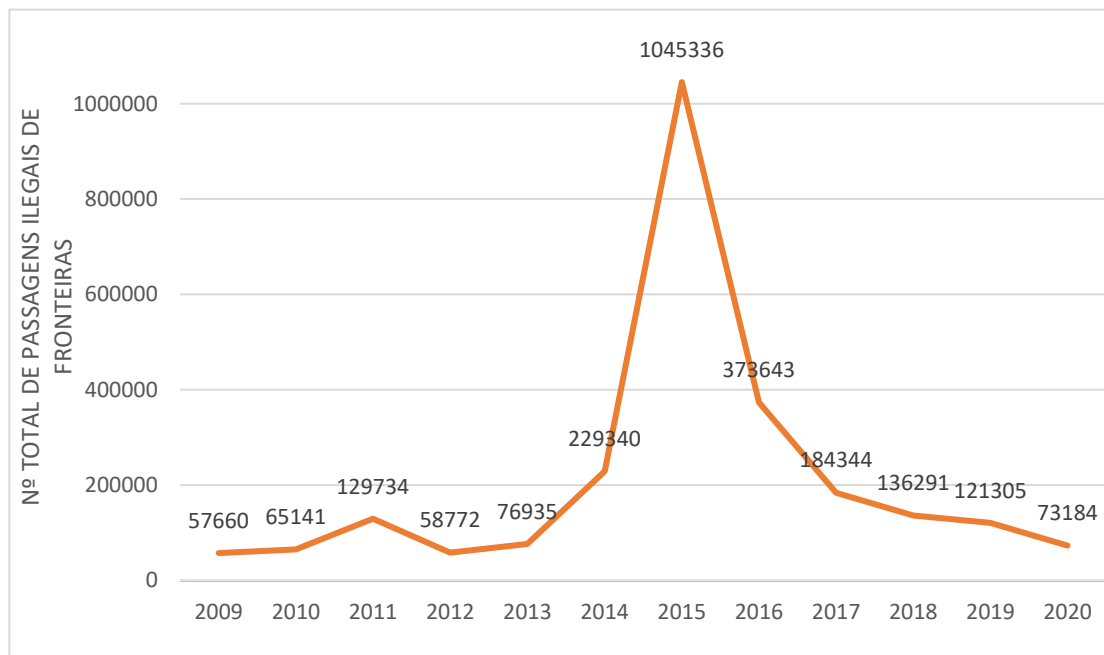


Figura 12 - Número de migrantes que transitaram anualmente as rotas Mediterrânicas

Dados: (FRONTEX, 2021) (FRONTEX, 2017)

Os quantitativos que podemos identificar no gráfico acima, são representativos do somatório de migrantes intercetados nas três rotas migratórias mediterrânicas, a rota do mediterrâneo ocidental, rota do mediterrâneo central, e rota do mediterrâneo oriental. Estes números contemplam tanto os migrantes que fazem uso de vias terrestres para entrar em território europeu como aqueles que se aventuram nas águas mediterrânicas com o mesmo objetivo.

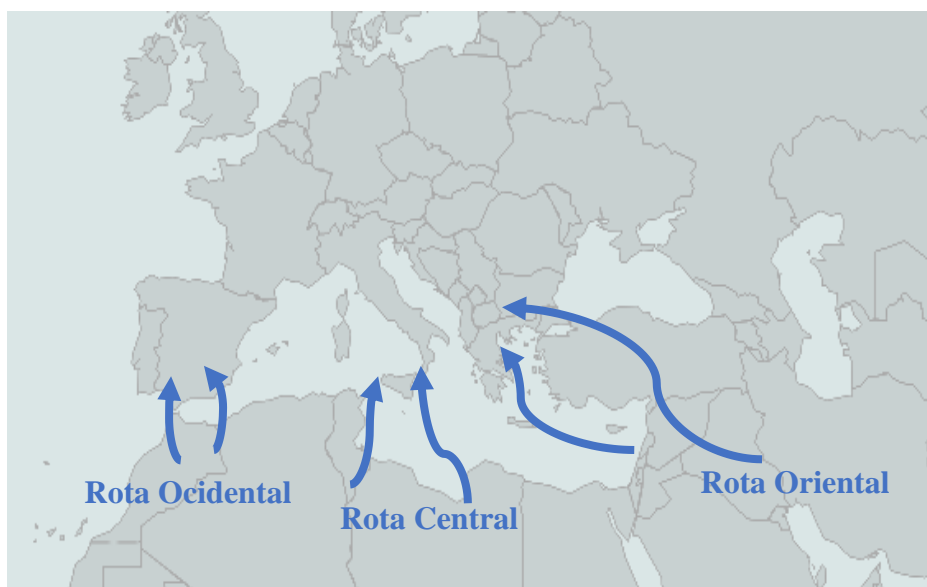


Figura 13- Ilustração das principais rotas migratórias no mediterrâneo

Fonte: Elaborado pelo autor

Dentro das três rotas acima descritas, torna-se necessário realizar a diferenciação entre as vias que a mesma rota oferece, uma vez que a rota do mediterrâneo oriental oferece passagem tanto por via terrestre como por via marítima.

Apesar dos riscos envolvidos, têm-se vindo a observar ao longo dos anos uma tendência crescente na utilização de rotas marítimas para alcançar o continente europeu. A via marítima das rotas migratórias do mediterrâneo foi utilizada, em média, por 77% dos migrantes que tinham como destino territórios europeus no período de 2009 a 2020, o que se traduz em mais de 2 milhões de pessoas nas águas mediterrânicas em 10 anos.

	Total de Migrantes	Via Marítima	Via Terrestre	% Via Marítima
2009	57660	44894	12766	78%
2010	65141	14061	51080	22%
2011	129734	70831	58903	55%
2012	58772	23079	35693	39%
2013	76935	59738	17197	78%
2014	229340	219476	9864	96%
2015	1045336	1031865	13471	99%

	Total de Migrantes	Via Marítima	Via Terrestre	% Via Marítima
2016	373643	364622	9021	98%
2017	184344	175246	9098	95%
2018	136291	112319	23972	82%
2019	121305	103523	17782	85%
2020	73184	63239	9945	86%
TOTAL	2551685	2282893	268792	89%

Tabela 8-Entradas ilegais por via terrestre e via marítima 2009-2020.

Dados: (FRONTEX, 2017) (FRONTEX, 2021)

Ao analisar as percentagens identificadas na tabela acima e tendo por base os riscos que uma travessia marítima acarreta, agravado ainda pelos escassos meios utilizados para as realizar, coloca-se uma questão: Qual é a grande vantagem que uma rota marítima oferece?

As rotas marítimas oferecem uma grande vantagem relativamente às rotas terrestres promovida principalmente pela responsabilidade de busca e salvamento, direitos humanos e todos os regulamentos e convenções que ao abrigo do direito internacional marítimo procuram garantir a segurança de todos aqueles que circulam em águas marítimas.

Ao olharmos para a convenção das nações unidas sobre o direito do mar(UNCLOS) em especial para o artigo 98º encontramos o “*Dever de prestar assistência*”(JO L 179/3 de 26-03-98), este dever implica não só os serviços e meios que um estado costeiro deve possuir na salvaguarda da vida humana no mar, como também os deveres que um Estado deve exigir a qualquer navio que arvore a sua bandeira, sendo de destacar no nº1 alínea a) “*Preste assistência a qualquer pessoa encontrada no mar em perigo de desaparecer*”.

Este dever encontra-se não só representado nesta carta como também na convenção SOLAS e na convenção SAR, convenções estas que foram ratificadas pela maioria dos países da União Europeia bem como uma parte significativa dos países mediterrânicos.

Nesta fase identificamos uma pequena parte daquilo que poderá motivar uma pessoa (migrante) a aventurar-se nas águas do mediterrâneo, contudo, até neste ponto não

são oferecidas garantias ou condições suficientes que justifiquem a colocação da vida em perigo para alcançar os países europeus.

Esta motivação, ou aproveitamento, provém de um segundo dever relacionado ainda com a ação de busca e salvamento que passa pelo local de desembarque dos elementos resgatados e os migrantes sabem que para que uma ação de busca e salvamento seja concluída, os elementos resgatados devem ser desembarcados num local seguro.

A definição de “local seguro” não é tão simples quanto aparenta, principalmente quando as plataformas a que se aplicam podem estar a centenas de milhas de distância desse mesmo local, e a definição desse mesmo lugar, ou as características que deve ter, não se encontram definidas no contexto legal (MORENO-LAX, ALLSOPP., TSOURDI., & BRUYCKER, 2021). A forma de adquirir uma noção deste conceito é olhando talvez para o que nos diz o regulamento de segurança marítima aprovado pelo Parlamento Europeu²⁶, que visa concretamente a atuação nas fronteiras externas da EU, sobre a proteção dos direitos fundamentais e princípio da não repulsão.

“Ninguém, em violação do princípio da não repulsão, pode ser desembarcado, forçado a entrar, conduzido ou entregue às autoridades de um país onde, designadamente, corra sério risco de ser sujeito a pena de morte, tortura, perseguição ou a outros tratos ou penas desumanos ou degradantes, ou onde a sua vida ou liberdade sejam ameaçadas por motivo de raça, religião, nacionalidade, orientação sexual, pertença a determinado grupo social ou opinião política, ou onde corra sério risco de ser expulso, afastado ou extraditado para outro país violando o princípio da não repulsão” (JO L 189/93 27-06-2014)

Todos estes princípios, em conjunto com o local onde ocorre o salvamento marítimo, são fatores que do ponto de vista de quem pretende chegar a território europeu aumentam de forma significativa as suas hipóteses de alcançar o destino final.

O Levante Mediterrânico é caracterizado como a região geográfica situada na costa Este do Mar Mediterrâneo, que abrange diversos países tais como a Síria, Líbano, Jordânia, Israel, Chipre e outras áreas adjacentes.

Esta região além dos problemas de estabilidade política que enfrenta, sofre ainda pressão dos restantes países do Médio Oriente no que diz respeito ao elevado número de

²⁶ É de salientar que apesar de a EU não fazer parte de algumas das convenções internacionais sobre a segurança no mar, transcreveu a doutrina dessas mesmas convenções para os seus regulamentos, no entanto esta publicação aplica-se apenas a operações conduzidas pela agência FRONTEX.

migrantes que ultrapassam as suas diversas fronteiras terrestres, fazendo com que esta região funcione como “pivot” para as diversas rotas migratórias mediterrânicas, com especial destaque para a rota do Mediterrâneo Oriental.

De acordo com o relatório anual de risco de 2021 da Agência FRONTEX, na rota do Mediterrâneo Oriental foi registada presença de migrantes provenientes da Turquia, Síria, Palestina, Iraque, Irão, Afeganistão, Paquistão, e ainda do Bangladesh, entre outros provenientes de países da África do Norte (FRONTEX, 2021).

De acordo com a mesma fonte, cinco destes países incluem-se na lista das 10 nacionalidades mais comuns entre migrantes ilegais, registadas entre pontos de controlo fronteiriço no ano de 2020, perfazendo cerca de 34,7 % do total de detenções (FRONTEX, 2021).

Posição no TOP 10	Nacionalidade	% de Detenções
1	Síria	17
6	Afeganistão	8,1
7	Bangladesh	4,3
8	Turquia	3,2
9	Paquistão	2,1

Tabela 9- Países que contam entre as 10 nacionalidades mais comuns de migrantes ilegais

Dados: (FRONTEX, 2021)

A rota marítima do mediterrâneo oriental encontra-se entre as rotas mais utilizadas por migrantes para acesso a territórios da União Europeia. Esta rota garante a travessia marítima no mar Egeu, situada entre a Turquia e a Grécia e é a zona mais utilizada na sua maioria pelos migrantes dos países identificados na tabela acima.

A motivação dos refugiados provenientes do levante mediterrânico tem vindo a ter origem em diversos acontecimentos que se sucederam nesta área geográfica ao longo dos anos, que se traduzem em guerras, tal como a guerra da Síria e do Iraque, a queda de

governos tal como se sucedeu recentemente no Afeganistão, situações de violação dos direitos humanos e ainda pobreza extrema, que neste caso já perfaz uma situação de migração económica.

Todos estes acontecimentos forçaram continuamente, ao longo dos últimos anos, as populações destes territórios a realizar migrações em massa e em busca de asilo ao abrigo dos estatutos definidos nas convenções internacionais relativas aos Direitos Humanos.

O estatuto de refugiado é definido na alínea d) do Artigo nº.2 da Diretiva 2011/95/UE do Parlamento Europeu e do Conselho Europeu, de 13 de dezembro de 2011, à luz do que se encontra também definido na convenção relativa aos direitos dos refugiados, redigida pelas Nações Unidas em 1951.

“Refugiado, o nacional de um país terceiro que, receando com razão ser perseguido em virtude da sua raça, religião, nacionalidade, convicções políticas ou pertença a um determinado grupo social, se encontre fora do país de que é nacional e não possa ou, em virtude daquele receio, não queira pedir a proteção desse país, ou o apátrida que, estando fora do país em que tinha a sua residência habitual, pelas mesmas razões que as acima mencionadas, não possa ou, em virtude do referido receio, a ele não queira voltar, e aos quais não se aplique o artigo 12º”.(JO L 337/9, de 20-12-2011)

3.2 A União Europeia e a segurança, vigilância e salvamento marítimo

Nos últimos anos, os acontecimentos que tem vindo a ser presenciados nas fronteiras da União Europeia, tem vindo a realçar a importância da segurança, vigilância, e salvamento marítimo. Desta forma, tem se vindo a verificar uma crescente preocupação e melhoramento tanto das políticas como na presença e intervenções realizadas continuamente com vista a fortalecer estas fronteiras.

As fronteiras da União Europeia nem sempre foram como as conhecemos hoje, inicialmente, cada país tinha a responsabilidade de manter controlo sobre a sua fronteira interna e externa. Hoje, como sabemos, essa não é a realidade que vivemos na maioria dos estados-membros uma vez que veio ser profundamente alterada com a formação da área Schengen.

A área Schengen é hoje a maior extensão a nível mundial onde a circulação interna não carece da utilização de vistos e controlos fronteiriços. Esta área trouxe grandes benefícios à circulação interna de mercadorias e de cidadãos dos países europeus bem como de todos os cidadãos de países externos que se encontram dentro das suas fronteiras.

A abolição das fronteiras internas entre os estados-membros da comunidade europeia veio também realçar a importância e o foco nas fronteiras externas da União Europeia, uma vez que um menor controlo interno carece de um maior controlo externo, de forma que a livre circulação e segurança interna dos estados-membros não seja posta em causa.

Esta responsabilidade deixou também de ser algo singular de cada estado-membro que possuía fronteiras externas, a segurança, vigilância e controlo das fronteiras externas passou a ser partilhada entre os vários membros, uma vez que dada a disposição das fronteiras externas, diversos países europeus iriam ficar isentos da utilização de meios e fundos para manutenção das suas fronteiras (Comissão Europeia, s.d.).

As rotas migratórias anteriormente identificadas, tem vindo a pôr à prova as fronteiras externas da União Europeia e vieram realçar a importância da cooperação entre estados-membros, uma vez que alguns países tais como a Grécia e Itália sofrem elevadas pressões migratórias sobre as suas fronteiras externas, tendo sido forçados a canalizar meios económicos e humanos para fazer face à crise humanitária que abateu sobre estes países.

As limitações verificadas por os países que se encontram na linha da frente desta crise humanitária, verificou-se não só a nível de salvamento como também a nível de acolhimento, uma vez que foram apurados alguns desafios, relacionados principalmente com a sobrelotação de habitações e com o excesso de pressão que os serviços públicos começaram a sofrer a nível local (Patuzzi, 2020).

Esta temática demonstra um ponto fundamental, o apoio dos estados-membros não se podia resumir a apoio económico para suportar os custos da manutenção das fronteiras externas da União Europeia, é também essencial o apoio através de meios materiais e humanos.

Tendo por base a pressão que a fronteira tem vindo a sofrer, tornou-se necessário a criação de mecanismos que suportem esta pressão e em simultâneo garantam a coordenação e implementação de medidas que promovam a segurança dos estados-membros e que permitam que a livre circulação seja mantida.

Estes mecanismos traduzem-se por exemplo na criação do Fundo para Segurança Interna que tem como objetivo apoiar as ações da agenda europeia para a segurança, e apoiar os diversos serviços de aplicação da lei e todos aqueles que tenham como foco a defesa das fronteiras europeias, tanto a nível internacional como a nível local (Comissão europeia, s.d.).

Com vista a promover a cooperação dos estados-membros neste objetivo comum foi criada a Agência FRONTEX. Esta Agência europeia de gestão e cooperação operacional das fronteiras externas tem como principal objetivo a coordenação das operações conjuntas dos estados-membros para gerir as suas fronteiras externas (JO L 349/1, de 25-11-2004).

Através da FRONTEX foi ainda criado o EUROSUR, este mecanismo permite proporcionar um quadro operacional comum aos estados-membros da área Schengen, facilitando assim o fluxo da informação, com o objetivo de regular o fluxo migratório através das fronteiras europeias e prevenir as situações ilegais e irregulares que daí sobrevêm. (Comissão Europeia, s.d.)

A agência foi criada no ano de 2004, com o propósito de satisfazer diversas premissas, tais como, promover a coordenação e cooperação operacional entre estados-membros, auxiliar os estados a aplicar as medidas comunitárias relativas á gestão de fronteiras externas, formular análises de risco para proporcionar informações que apoiem a comunidade e os estados-membros na gestão das fronteiras externas (JO L 349/1, de 25-11-2004).

Cabe a esta Agência desenvolver o seu trabalho em todas as fronteiras externas da união europeia, quer estas sejam terrestres ou marítimas. A criação desta agência revelou-se essencial no apoio aos países que mais tarde vieram a receber fortes pressões sobre as suas fronteiras externas, garantindo apoio direto aos mesmos, quer através do pessoal especializado pertencente à Agência, quer através das missões conjuntas que tem vindo a

ser desenvolvidas e coordenadas pela agência nas áreas onde incidem maiores pressões migratórias.

No âmbito da segurança, vigilância e salvamento marítimo, a Agência FRONTEX tem vindo a desenvolver missões nas principais rotas migratórias do mar mediterrâneo que salvaram mais de 500.000 pessoas desde o seu início em 2015. Esta missão tem como objetivo não só a salvaguarda da vida humana, como também a vigilância das fronteiras marítimas da União Europeia.

A cooperação tem sido um elemento fundamental em toda a história da união europeia, desde a sua génese até ao presente. A cooperação é essencial não só entre estados-membros como também entre agências, uma vez que permite uma melhor aplicação de meios sem que ocorra a duplicação dos mesmos. No âmbito da segurança, vigilância e salvamento marítimo, o trabalho de cooperação entre diversas agências tem vindo a permitir que cada uma delas apresente melhores resultados nos serviços que prestam individualmente. É exemplo deste processo de cooperação e partilha de meios de informação, a relação existente entre a Agência FRONTEX e a Agência Europeia da Segurança Marítima AESM.

A AESM, tem como missão servir os interesses da UE no mar, intervindo em diversas áreas, tais como, a vigilância, segurança, busca e salvamento, sustentabilidade, apoio no desenvolvimento e aplicação das normas europeias no mar. Esta realiza diariamente o controlo das diversas atividades marítimas que se desenvolvem nas águas europeias, com vista a combater a criminalidade, analisar os movimentos de navios suspeitos. A Agência desenvolve missões de vigilância através do uso de diversos sistemas e tecnologias, tais como a utilização de satélites e aeronaves controladas remotamente (Lieutcheu, 2021).

A Agência desenvolve um processo de compilação de informação, proveniente das diferentes fontes que tem ao seu dispor, obtendo um panorama bastante esclarecedor de todas as atividades que se desenvolvem no meio marítimo, quer do Mar Mediterrâneo quer de uma grande porção do Oceano Atlântico.

Através das suas agências e da interoperabilidade que estas possuem, a união europeia consegue assim desenvolver missões de segurança, vigilância e salvamento

marítimo, toda a legislação, informações e tecnologia da AESM é partilhada através de diversos fluxos de informação, permitindo assim, que agências como a FRONTEX utilizem essa informação no terreno, quer seja no controlo de fronteiras, quer seja no salvamento marítimo ou até mesmo no combate à poluição marítima.

3.3 As missões de vigilância da fronteira marítima europeia

A União Europeia tem desenvolvido ao longo do seu percurso uma visão comum sobre todos os assuntos relativos ao mar. As políticas europeias sobre as massas de água que envolvem o continente, tem sido transversal a diversas áreas e atividades, incluindo a sustentabilidade dos ecossistemas, poluição, pescas, entre outros.

O compromisso da União Europeia e de todos os estados-membros para com o mar vai além das atividades base nele desenvolvidas. A área marítima sobre responsabilidade dos estados-membros da União Europeia, excede a área delimitada pelas fronteiras terrestres de todos os constituintes. A linha costeira dos estados-membros, quando vista como um todo, perfaz cerca de 68.000km, atingindo os 185.000km quando somada com os membros da AEE, tornando-se assim numa das maiores do globo.

A dimensão da União Europeia no mar, constitui não só uma das maiores costas, mas também uma das maiores fronteiras marítimas a nível mundial. A manutenção e monitorização desta fronteira representa um desafio tanto para a União Europeia como para os Estados-Membros.

Estado Membro	Fronteira Marítima	Localização
Alemanha	Sim	Mar do Norte, Mar Báltico
Áustria	Não	
Bélgica	Sim	Mar do Norte
Bulgária	Sim	Mar Negro
Chipre	Sim	Mar Mediterrâneo
Croácia	Sim	Mar Adriático
Dinamarca	Sim	Mar do Norte, Mar Báltico

Estado Membro	Fronteira Marítima	Localização
Eslováquia	Não	
Eslovênia	Sim	Mar Adriático
Espanha	Sim	Mar Cantábrico, Mar Mediterrâneo
Estónia	Sim	Mar Báltico
Finlândia	Sim	Mar Báltico
França	Sim	Mar mediterrâneo, Mar do Norte, Mar Céltico, Mar Cantábrico
Grécia	Sim	Mar Egeu, Mar Jónico, Mar Mediterrâneo
Hungria	Não	
Irlanda	Sim	Mar Céltico; Mar irlandês
Itália	Sim	Mar Adriático, Mar Jónico; Mar Tirreno; Mar da Ligúria; Mar Mediterrâneo
Letónia	Sim	Mar Báltico
Lituânia	Sim	Mar Báltico
Luxemburgo	Não	
Malta	Sim	Mar Mediterrâneo
Países Baixos	Sim	Mar do Norte
Polónia	Não	
Portugal	Sim	Oceano Atlântico
Répubblica Checa	Não	
Roménia	Sim	Mar Negro
Suécia	Sim	Mar Báltico

Tabela 10- Estados Membros da UE com Fronteiras Marítimas

Para que a livre circulação se mantenha entre as fronteiras internas dos estados-membros, e para que os níveis de segurança nos países europeus se mantenham entre os

melhores do mundo torna-se necessário implementar medidas de segurança adequadas nas fronteiras europeias.

Na implementação destas medidas, a fronteira marítima, sofreu também, a partir do ano 2015, um incremento, no que diz respeito à implementação de missões destinadas à salvaguarda das fronteiras marítimas.

Tendo em vista a salvaguarda da vida humana, e a vigilância da fronteira marítima europeia, decorrem atualmente no mar mediterrâneo, três operações da FRONTEX que têm como objetivo cobrir as 3 principais rotas migratórias que cruzam esta massa de água.

Mediterrâneo Ocidental: Operação INDALO;

Mediterrâneo Central: Operação THEMIS;

Mediterrâneo Oriental: Operação POSEIDON.

Estas missões têm vindo a ser desenvolvidas pela Agência FRONTEX em resposta às diferentes necessidades de vigilância das fronteiras europeias. Os principais objetivos destas missões centram-se em (FRONTEX, s.d.) :

- 1- Controlo fronteiriço;
- 2 - Busca e salvamento;
- 3 - Identificação de tráfico humano;
- 4 - Identificação de tráfico de armamento;
- 5 - Detetar poluição marítima;
- 6 - Apreensão de drogas e estupefacientes;
- 7 – Detecção de documentação fraudulenta;
- 8 - Angariação de informação sobre redes criminosas;
- 9 - Impedir a pesca ilegal.

Na sua maioria estes objetivos são o reflexo das necessidades dos países que se encontram na linha da frente das principais rotas migratórias, que pretendem não só lidar com a crise humanitária que elas representam, como também detetar e interceptar as redes criminosas que fazem uso destas vias para atingir os seus objetivos.

A primeira missão desenvolvida no mar mediterrâneo tem o nome de operação POSEIDON, e foi criada em 2006 como resposta às necessidades da Grécia na busca e salvamento e controlo fronteiriço. Data a complexidade da situação e intensificação dos fluxos migratórios no mar mediterrâneo, esta missão foi prolongada até à atualidade, e à semelhança dela foram criadas operações de apoio a Itália e Espanha, quando a pressão sobre as fronteiras destes países aumentou.

Além do trabalho desenvolvido pela Agência FRONTEX, e por outras agências ou organismos dos estados-membros responsáveis pelo controlo fronteiriço, são desenvolvidas também missões militares que tem em vista a segurança e vigilância das águas da UE. São exemplo destas missões, a missão EUNAVFOR MED SOPHIA (EUNAVFOR MED SOPHIA, s.d.) e a atual missão EUNAVFOR MED IRINI (EUNAVFOR MED IRINI, s.d.).

A missão SOPHIA foi designada como uma operação militar que tinha como objetivos base a deteção e desmantelamento das redes clandestinas que contribuem para a introdução ilegal de migrantes económicos na UE.

Não é mais de referir que estas redes clandestinas são pagas pelos próprios migrantes para um serviço de introdução ilegal dentro das fronteiras europeias, muito longe dos processos humanitários de acolhimento de refugiados de guerra, o que leva a classificar essas mesmas redes clandestinas como redes de tráfico humano.

Esta missão tem como base a aplicação do Direito Internacional no Mar, e todas as convenções e protocolos que condenam os acontecimentos desenvolvidos pelas organizações criminosas que se encontravam e encontram a operar no mar mediterrâneo (JO L 101/4, de 01-04-2020).

A missão IRINI, por sua vez, tem como objetivo primário a aplicação do embargo ao armamento, imposto pelas Nações Unidas contra a Líbia. Além da aplicação do embargo, com esta missão pretende-se ainda investir na capacitação da guarda-costeira e marinha da Líbia para que no futuro possam exercer as funções desenvolvidas pelos militares desta missão no seu território. Esta missão, apesar de contribuir para um fim distinto da anterior, tem também como objetivo o desmantelamento de redes de introdução clandestina de migrantes em território europeu (JO L 122/31, de 19-05-2015).

3.4 O acolhimento dos migrantes na Europa e a questão de asilo

À semelhança do caso de Augusto de Castilho, o ato de conceder asilo a terceiros continua a revelar elevada complexidade. A dificuldade na concessão de asilo não se centra no ato em si de colocar alguém sobre proteção de uma determinada bandeira, mas sim na dimensão legal que tal ato representa, e todos os processos e infraestruturas necessários para realizar tal acolhimento.

Os fluxos migratórios no Mar Mediterrâneo apresentam dois elementos base que dificultam de forma significativo os procedimentos de acolhimento, um deles resume-se ao número de pessoas que procuram entrar nas fronteiras europeias que somado à heterogeneidade que os grupos apresentam, eleva exponencialmente o grau de dificuldade desta tarefa. Num mesmo fluxo migratório podem ser encontrados refugiados, requerentes de asilo, migrantes económicos e ainda outros motivados pelas mais variadas naturezas.

Aqui estabelece-se um ponto interessante de analisar, quando em comparação com o caso de Augusto de Castilho, pois grande parte do sucesso e facilidade no acolhimento dos asilados brasileiros em Portugal, derivou não só da estrutura criada para os acolher, mas também da homogeneidade do grupo. Tratava-se de um grupo composto na sua maioria por militares da marinha brasileira, a sua situação derivava de um só acontecimento, e existia ainda a facilidade de identificação cultural e linguística na comunidade portuguesa.

Por sua vez, os migrantes encontrados nos fluxos migratórios além de se enquadrarem em diferentes tipos de processo legal para uma possível entrada em território europeu, são grupos multiculturais, que pretendem chegar a pontos distintos, e foram motivados a sair do seu país de origem pelas mais variadas questões, algumas das quais de difícil confirmação para as autoridades fronteiriças.

O acolhimento dos migrantes na União Europeia tem vindo a ser uma questão polémica e de difícil consenso entre os estados-membros. As pressões migratórias que se fazem sentir nas fronteiras da UE com os migrantes vindos através dos países do levante mediterrânico tem vindo a despertar a necessidade de políticas de acolhimento específicas, contudo a resposta dos estados-membros e da UE continua a centrar-se na

utilização de mecanismos de resposta a crises humanitárias, e na utilização de mecanismos solidários para dar resposta aos acontecimentos que os estados-membros enfrentam nas suas fronteiras externas (MORENO-LAX, ALLSOPP., TSOURDI., & BRUYCKER, 2021).

O acolhimento e integração de migrantes, continua assim a representar um desafio não só para aqueles que se encontram desterritorializados, mas também para aqueles que realizam o seu acolhimento.

Atualmente o acolhimento de migrantes em território europeu e a obtenção do estatuto de asilado é regida principalmente pelo Tratado de Amesterdão que regula toda esta temática em território europeu há mais de 20 anos (MORENO-LAX, ALLSOPP., TSOURDI., & BRUYCKER, 2021).

Ao longo dos últimos anos a baixa eficácia das leis de acolhimento têm vindo a gerar diversas propostas no Parlamento Europeu, todavia, as mesmas não foram bem-sucedidas em termos de adesão por parte dos estados-membros. Por sua vez, a falta de legislação e meios que permitam uma entrada legal em território da União Europeia leva a que milhares de pessoas arrisquem as suas vidas nas águas do mediterrâneo em busca de formas que facilitem a sua entrada em território europeu (European Union Agency for Fundamental Rights, 2015).

3.5 A situação em Portugal: vigilância e salvamentos

Portugal desde há vários séculos se orgulha das proezas e conquistas realizadas em ambiente marítimo. A vigilância e salvamento marítimo, nos contextos atuais, tornam-se mais uma vez motivo de orgulho para a Nação.

À semelhança de diversas nações por todo o globo, Portugal é um dos países que integra a divisão das águas marítimas em diferentes zonas de busca e salvamento, tendo a seu cargo uma das maiores áreas de responsabilidade de busca e salvamento do globo.

No total, o país encontra-se responsável por assegurar serviços adequados de busca e salvamento numa área de 5.754.848 Km², (Direção Geral dos Recursos Marítimos, s.d.)o que corresponde na prática a mais de duas vezes a superfície total do Mar Mediterrâneo.

Desta forma e para que todas as tarefas propostas sejam cumpridas, foi criado o Sistema Nacional para Busca e Salvamento Marítimo (SNBSM) através do Decreto-Lei Nº 15/94 onde se encontram definidos todo o “conjunto de serviços e órgãos responsáveis pela salvaguarda da vida humana no mar” (Decreto-lei nº 15/1994, de 22-01-1994). O SNBSM encontra-se sob direção do Ministério da Defesa nacional e pressupõe o cumprimento da convenção SAR de 1979.

O SNBSM funciona no âmbito da Marinha e tem a este destinadas duas áreas que passam pela subdivisão da área sob responsabilidade portuguesa, tendo sido constituída a SRR (Search and Rescue Region) Santa Maria, com uma área de 5.181.934 Km² e a SRR Lisboa, com uma área de 572.914 Km² (Decreto-lei nº 15/1994, de 22-01-1994).

Cada uma destas recebeu também um centro de coordenação de busca e salvamento marítimo (MRCC), que tem como objetivo garantir a eficácia das operações nas suas respetivas áreas, ainda como parte integrante do SNBSM temos os sub-centros de busca e salvamento marítimo (Maritime Rescue Subcentre - MRSC), as unidades de vigilância costeira e as unidades de busca e salvamento (Decreto-lei nº 15/1994, de 22-01-1994).

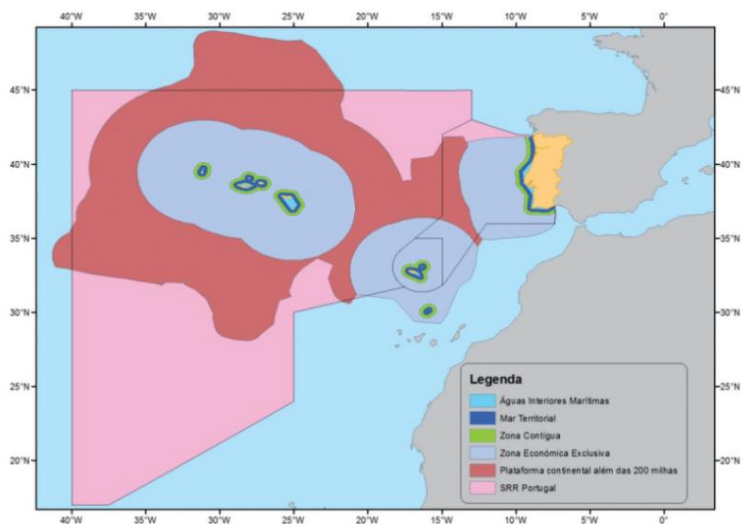


Figura 14- Áreas de responsabilidade portuguesas

Fonte: DGRM, disponível em: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/en/web/guest/am-ec-zonas-maritimas-sob-jurisdicao-ou-soberania-nacional>

As missões de busca e salvamento nas áreas de responsabilidade portuguesas, em particular no que diz respeito à Marinha portuguesa, tem vindo a ser marcadas pelas elevadas taxas de sucesso. No ano transato (2021) a Marinha portuguesa registou uma taxa de eficácia no serviço de busca e salvamento marítimo superior a 99% (Marinha Portuguesa, 2021).

Tal como verificado nos subcapítulos anteriores, ocorre no Mar Mediterrâneo uma crise humanitária, sob a forma de fluxos migratórios em massa que tem vindo a levar milhares de pessoas a apostar o seu futuro nas águas do mediterrâneo.

Explorámos também alguns dos fatores que podem tornar as rotas marítimas mais apelativas, mesmo tendo em conta os riscos que as mesmas acarretam, resta-nos explorar um pouco a ocorrência destes mesmos fenómenos migratórios em águas portuguesas.

O nosso país, apesar de não se encontrar em águas mediterrânicas, encontra-se na vizinhança de vários países que são afetados pelos fluxos migratórios, em particular Espanha.

Ao analisar-mos as rotas migratórias existentes, bem como a distância de Portugal face ao destino das mesmas ficamos certamente com a impressão que os acontecimentos que verificamos em Espanha facilmente poderiam ocorrer nas nossas fronteiras, sendo que já ocorreu por várias vezes a chegada de migrantes a costa portuguesa por via marítima.

A ocorrência destes acontecimentos na costa portuguesa já se verificou possível, assim como as dificuldades verificadas no acolhimento de migrantes. Neste âmbito não deixa de ser relevante estabelecer um certo paralelismo entre os acontecimentos que verificámos anteriormente a bordo da força naval portuguesa sob comando de Augusto de Castilho. Este paralelismo pode ser estabelecido relativamente ao quadro de fugas que se verificou no acolhimento de migrantes em Portugal.

A situação decorreu no Quartel de Tavira onde se encontravam instalados 24 migrantes de um total de 28 que tinham desembarcado de forma ilícita na costa algarvia (Diário de Notícias, 2020), estes ao serem confrontados com o retorno ao seu país de origem dão também início a um ciclo de fugas das instalações onde se encontravam retidos (Ferro & Marcelino, 2020).

Estes acontecimentos apesar de não terem resultado numa consequência grave para a segurança nacional, demonstram a dificuldade dos processos de acolhimento, bem como as pressões externas com que Portugal poderia ter de lidar caso passasse a figurar nas rotas migratórias provenientes do continente africano.

A emergência desta situação não tem vindo a passar despercebida, surge também como cabeçalho no jornal Diário de Notícias a possibilidade de a costa atlântica portuguesa surgir como nova alternativa às rotas migrantes (Tecedeiro, 2022). Esta notícia deriva dos estudos relativos a esta temática que se encontram a ser desenvolvidos pela Doutora Susana Ferreira, da Universidade Nova de Lisboa, onde é adiantada a hipótese de Portugal passar a fazer parte destas mesmas rotas, como forma de contornar os controlos fronteiriços já existentes nos restantes países mediterrânicos (Ministério da Defesa Nacional, s.d.).

A existência de rotas migratórias no Atlântico encontra-se também verificada pela existência da “Rota da Africa Ocidental”. Esta rota refere-se maioritariamente à chegada de migrantes às ilhas Canárias. Esta rota que não era muito usual, demonstrou um aumento drástico na afluência no ano de 2020 (Conselho Europeu, 2022).

Capítulo 4. O valor da presença naval na segurança marítima

O domínio do mar e as relações de poder estabelecidas através das suas águas são quase tão antigas como a navegação propriamente dita. Apesar de o contexto de atuação ser constantemente alterado, e as plataformas utilizadas terem evoluído substancialmente a aplicação de navios e outros meios mantêm-se como uma constante na manutenção dos interesses das nações ao longo da história.

Já foram abordados até este ponto diversos exemplos da presença naval e do seu contributo tanto para a segurança marítima, para a manutenção dos interesses da União Europeia no controlo das fronteiras externas, como também para a manutenção dos interesses nacionais.

Em todas as situações torna-se inegável o contributo oferecido no passado pelas forças navais que atuaram na baía de Guanabara no século XIX, como por aquelas que atuam na atualidade no Mar Mediterrâneo.

O poder e presença naval pode ser manifestado de diversas formas e com diferentes objetivos, permitindo “ganhar ou manter o controlo da atividade humana no mar, de forma a influenciar favoravelmente os acontecimentos em terra, em face dos objetivos nacionais” (Costa C. N., 2003).

O uso da presença naval para cumprir os interesses de um estado ou de uma organização é possível graças à utilização de uma “ferramenta” única no arsenal militar, o navio. Estas plataformas versáteis permitem a sua utilização nas mais variadas situações em que é passível de ser exercido qualquer tática de poder naval.

A presença de um navio por si só, sem que seja desenvolvida qualquer tarefa ou atividade, desempenha inevitavelmente uma afirmação, podendo a simples presença do navio ser considerada tanto o meio como a própria finalidade (Ricks, 2022) no alcançar de um objetivo.

4.1 A intervenção da Marinha Portuguesa no século XIX

Após terem sido analisados os eventos que ocorreram a bordo dos navios da força naval portuguesa destacada para a baía de Guanabara, as repercussões que estes tiveram sobre as relações diplomáticas portuguesas com dois estados da América do Sul, bem como o respetivo eco em diversas nações europeias que se aliaram à causa diplomática, torna-se inquestionável o impacto da presença naval em todos estes acontecimentos.

Simplificando um pouco todos os eventos que ocorreram em águas territoriais brasileiras bem como o impacto destes em terra e na vida de toda a comunidade civil que habitava nas imediações da baía de Guanabara, fosse no Rio de Janeiro ou em Niterói, é possível verificar que uma parte significativa dos eventos de maior relevância foram fortemente resultantes das ações das forças navais ali presentes.

Quanto à organização e interação entre as forças navais estrangeiras ali presentes torna-se interessante referir, que apesar das forças das diferentes nações terem interagido entre si e providenciado uma resposta comum face às diferentes adversidades, a sua participação e interação foi assente maioritariamente nos costumes e cortesia naval, não havendo qualquer organização, ou denominador comum, tais como os que hoje conhecemos que regulassem a interação entre estas forças, ou as levasse a assumir um compromisso comum de comando unificado.

O envio de meios navais por parte das diferentes nações, marcaram através destas uma presença internacional na 2ª Revolta da Armada brasileira. Podemos verificar através das diferentes fontes bibliográficas que a presença naval internacional foi alvo de diferentes motivações, entre as quais estariam a salvaguarda das comunidades internacionais ali residentes, assegurar a continuidade da navegação mercante salvaguardando assim os interesses económicos das diferentes nações, que diferenciavam entre si e que dependiam dos interesses desenvolvidos nos diferentes Estados naquele território.

Todas estas intenções foram concretizadas e salvaguardadas pela importante presença dos navios de guerra das diferentes nações, que pela presença e poder militar não tiveram a necessidade de tomar qualquer tipo de ação direta relevante contra as forças revoltosas, ou contra as forças governamentais.

A simples presença desta força de carácter neutro permitiu às diferentes nações estrangeiras influenciar o desenvolvimento do conflito armado entre as duas partes, muito ligado aos interesses das diferentes nações em presença.

A par dos objetivos diplomáticos, a presença dos navios de guerra era efetivamente uma continuidade da própria pressão diplomática em curso, mas não deixava de ser em simultâneo uma demonstração de força e capacidade de atuação em caso de necessidade.

O envio da força naval portuguesa para território brasileiro, primeiro com o envio da corveta *Mindelo* e de seguida com o reforço da corveta *Afonso de Albuquerque*, demonstra a importância e valor da presença naval para a manutenção quer dos interesses nacionais que motivaram inicialmente o envio desta força, quer na salvaguarda dos súbditos nacionais em terras brasileiras e posteriormente na salvaguarda da vida humana que foi manifestada num segundo plano no acolhimento dos asilados brasileiros a bordo das corvetas portuguesas.

Apesar de a proximidade territorial de alguns dos países que marcaram presença neste conflito ser substancialmente diferente, na época a “diplomacia da canhoneira” prevalecia como extensão da diplomacia entre estados, o que justifica o recurso às respetivas marinhas de guerra para tomarem uma posição mais firme perante os acontecimentos.

A escolha deste tipo de arma como instrumento de representação nacional é devida não ao poder bélico que representam individualmente, mas sim devido à versatilidade, quadro legal próprio e a capacidade de projeção de uma extensão do território nacional que um navio oferece sem que seja realizado em simultâneo qualquer tipo de ameaça ao Estado soberano visitado.

Do ponto de vista técnico as corvetas e canhoneiras eram navios de guerra relativamente pequenos e alguns Estados optaram por enviar navios maiores como cruzadores, ou mesmo navios de batalha para a baía de Guanabara, não só porta a navegabilidade da baía apresenta águas profundas, que ultrapassam a necessidade efetiva de utilização de canhoneiras, bastante úteis em águas rasas.

Por outro lado, e uma perspetiva de demonstração de superioridade naval, ou mesmo de disputa de supremacia diplomática regional, a apresentação de navios de muito

maior porte por parte dos Estados Unidos da América, também representou uma demonstração de afirmação de supremacia regional sobre as outras nações, em especial sobre a presença britânica na América do Sul.

É notória a presença limitada das forças navais, tal como se caracterizava o uso político da época, finais do século XIX. Será interessante entender que a força naval portuguesa dentro da sua missão, ficou envolvida no jogo político que os Estados Unidos da América forçaram à data, dando início à sua caminhada de potência regional, para potência mundial, tanto a nível económico, como militar.

O comandante Augusto de Castilho acabaria por presenciar na primeira pessoa um ponto de viragem da História Mundial, com a observação direta de uma das primeiras ações militares da Marinha de Guerra americana, e o início da decadência da influência britânica na região da América do Sul.

4.2 A segurança e o contributo para a estabilidade económica europeia

A União Europeia não possui na atualidade meios ou forças navais de caráter permanente, possui, no entanto, as forças navais identificadas anteriormente, que contam com a participação de meios de diferentes estados-membros. É exemplo destas forças a EUROMARFOR, na qual Portugal é um membro ativo em conjunto com Espanha, Itália e França, tendo sido já empenhados nesta força diversos meios da Marinha portuguesa.

Os meios navais oferecem vantagens únicas, que permitem a manutenção dos interesses de uma nação ou organização não só nas suas fronteiras como também além delas. O emprego de forças navais permite alcançar diversos fins por todo o globo, sem que haja a necessidade por parte do estado ou organização que empenha esses meios de recorrer a um terceiro para hospedar ou a partir do qual lançar as suas forças (Ricks, 2022).

As forças navais encontram-se ainda isentas de aprovação diplomática para atuar em águas internacionais, encontrando-se este ato salvaguardado pelo Direito Internacional Marítimo, como é o caso do artigo 95º da carta das Nações Unidas, onde é destacada a imunidade dos navios de guerra em alto mar.

O emprego de forças navais oferece assim, um contributo em diversas categorias, podendo-se destacar três fundamentais: a nível diplomático sendo empenhados meios no apoio à política externa, a nível de policiamento na proteção das fronteiras externas e fiscalização e a nível militar na manutenção dos poderes de controlo do mar (Costa C. N., 2003).

Estes três elementos são possíveis de verificar nas forças e missões desenvolvidas pela União Europeia. Sendo desenvolvidos, não só através do empenhamento de navios de guerra e forças semelhantes a guardas costeiras na salvaguarda das fronteiras externas da EU no mar mediterrâneo, como também a salvaguarda dos interesses europeus e das respetivas políticas externas noutras zonas do globo, como é exemplo a EUNAVFOR Somália, na qual, meios navais de diversos estados-membros da União Europeia atuam nas imediações do Golfo de Áden.

A polivalência da presença naval permite que todos os meios empenhados produzam efeitos não só no objetivo principal da missão em que estão envolvidos, como também em todas as outras vertentes.

É exemplo da polivalência de uma força naval, o papel desempenhado pelas forças da operação EUNAVFOR MED IRINI, onde além do propósito principal que é verificado a nível militar através do cumprimento do embargo de armamento contra a Líbia, os meios são utilizados também para diversos objetivos de carácter secundário, levando a cabo atividades de controlo e vigilância, e contribuindo ainda para o desmantelamento de redes de introdução clandestina de migrantes e tráfico humano.

Estes objetivos podem ser cumpridos através de diversas formas, passando não só pela atuação direta das forças, ou pelo encaminhamento de informação para outros organismos, mas também pelo carácter dissuasivo que a operação da União Europeia desenvolve naquele território.

Com o passar dos anos, e com o aumento da complexidade operacional verificada nas vias marítimas das quais a união europeia depende fortemente para dar continuidade a uma evolução estável, motivada não só por fatores de segurança como também pela estabilidade económica, as marinhas dos estados-membros da União Europeia têm vindo a ser chamadas a desempenhar tarefas em diversos teatros operacionais (Fiott, 2021).

A recente crise energética na Europa, verificada após a invasão da Ucrânia por parte das forças da Federação Russa, vem realçar a dependência europeia de fontes energéticas externas.

Para satisfazer as suas necessidades quer a nível energético quer noutras áreas chave, a Europa tem vindo a subsistir e a evoluir continuamente com base na sua independência marítima (Fiott, 2021). A manutenção das vias marítimas e a segurança das mesmas, é um fator essencial na estabilidade de toda a comunidade europeia.

A instabilidade no ambiente marítimo tem a capacidade de afetar a Europa como um todo, tendo inclusive repercussões nos estados que não dispõem de zonas costeiras. Desta forma, e após ser verificadas as necessidades estratégicas comuns foi desenvolvido uma bússola estratégica, que pretende delinear os objetivos comuns da União Europeia no que diz respeito à segurança e defesa, onde é possível identificar claramente a importância que o mar possui para a organização, bem como o reforço da presença naval e um aumento e melhoramento das capacidades diferenciadas de agir nas vias marítimas (Conselho da UE : Comunidade de Imprensa : Uma Bússola Estratégica para reforçar a segurança e a defesa da UE ao longo da próxima década, 2022).

4.3 A presença naval no controlo migratório

O Mar Mediterrâneo foi palco de diversos conflitos armados entre impérios e nações que floresceram nas suas margens. Muitos destes conflitos tinham como objetivo o domínio destas águas, uma vez que deste sempre foi identificado o valor geoestratégico e económico desta massa de água.

A valorização deste mar foi continua ao longo do tempo e representa hoje um recurso de extrema importância tanto para a União Europeia, como para toda a Europa, sendo um elemento fundamental para a estabilidade de dezenas de nações.

Tal como foi possível verificar através da análise realizada anteriormente, o mar mediterrâneo revelou a sua importância não só para os estados que beneficiam dele como também para todos aqueles que procuram melhores condições de vida em território europeu.

Os fluxos migratórios de elevadas dimensões nas águas mediterrânicas levaram não só a uma crise humanitária, mas também ao florescer de diversas praticas ilícitas que fizeram uso desta situação e das águas deste mar para estabelecer negócios, e financiar outras praticas, sendo exemplo desta situação as quantias avultadas pagas por migrantes a diversas organizações que facilitam o seu trânsito para territórios europeus.

Os fundos angariados na prática de tráfico humano nas águas mediterrânicas encontram-se entre uma das fontes de financiamento de organizações terroristas (Boyer, 2007) e (Marinha Portuguesa, 2021). O tráfico no Mediterrâneo não se limita ao tráfico humano desenvolvendo-se também com outros fins, como no tráfico de droga e armamento.

Além da complexidade política e geoestratégica do mediterrâneo a segurança destas águas é agravada pela heterogeneidade das atividades ilícitas que nelas se desenvolvem e geram preocupações para a segurança dos próprios países europeus bem como para todos aqueles que utilizam estas águas, uma vez que as rotas utilizadas pela navegação geral são muitas vezes as mesmas rotas (Boyer, 2007) utilizadas tanto para os fluxos migratórios anteriormente analisados como para a prática de atividades ilícitas diferenciadas.

Tendo por base todos os elementos identificados anteriormente, mais uma vez na história torna-se importante o “domínio” do Mediterrâneo, desta não vez não para exercer políticas que restrinjam o uso global destas águas, mas sim para garantir que a utilização delas é segura para todos, e limitar a proliferação de atividade e organizações criminosas que afetem tanto a navegação como todas as nações banhadas por estas águas.

O emprego das forças europeias tem-se demonstrado essencial na resolução destas tarefas, sendo de destacar a intervenção das marinhas das diferentes nações na regularização desta problemática.

Apesar de a intervenção de forças governamentais de caráter militar ser alvo de debate na condução de ações SAR ou no controlo migratório, devido à sua natureza e propósito, torna-se inquestionável o contributo das forças armadas tanto em terra como no mar na criação de um ambiente seguro que permita realizar a abordagem por elementos especializados nessas tarefas (Novotný, 2019).

A operação militar lançada inicialmente no mediterrâneo visava no objetivo principal atuar diretamente sobre os fluxos migratórios e intervir ativamente nas missões de busca e salvamento de embarcações com migrantes.

O emprego destes meios nestas missões encontrou-se entre as respostas de emergência dos governos europeus a uma crise sem precedentes, tendo sido mais tarde canalizados para operações “tradicionais” de carácter militar, nunca descurando a salvaguarda da vida humana no mar.

Algumas marinhas europeias, como é o caso da Marinha portuguesa, desempenham usualmente missões de carácter não militar pois são definidas como marinhas de “duplo uso”. Neste âmbito e no que diz respeito à visão da Marinha portuguesa relativamente ao sentido destas palavras é de destacar o seguinte excerto retirado da Diretiva Estratégica de Marinha 2022: “

“O modelo de duplo uso é uma conceitualização de sucesso com fortes raízes históricas, sinérgico e economicamente eficiente, da atividade desenvolvida pela Marinha, dividindo-a em duas naturezas complementares, interligadas e coexistentes: uma essencialmente militar e outra não militar, a partir de um núcleo comum (cultura organizacional, recursos e estruturas que incluem escolas e centros de treino, manutenção e abastecimento)” (Melo, 2022).

A Marinha portuguesa assume assim o desempenho de funções que visam tanto a atividade tradicional como marinha de guerra, como as funções desempenhadas noutros países por Guardas Costeiras. Neste formato, além de serem racionalizados os recursos do Estado é garantida uma ação abrangente em todos os contextos operacionais que podem ser encontrados no mar (Melo, 2022).

Todas as problemáticas aqui exploradas, incluindo a importância das operações de segurança marítima e presença naval em diversos sentidos, em zonas como o mediterrâneo, encontram-se identificadas pela Marinha portuguesa em diferentes aspetos, sendo contempladas por exemplo na “Estratégia Operacional da Marinha” publicada em 2021, como na “Diretiva Estratégica de Marinha 2022”, sendo de destacar a importância atribuída à “necessidade de assegurar a operação sustentada, em áreas remotas” através de operações de segurança marítima, em contexto nacional, e integrado em forças ou organizações internacionais como a NATO. Entre as diferentes questões de interesse nacional, encontra-se o controlo do tráfico humano associado aos fluxos migratórios

irregulares e de todas as atividades com ele relacionadas, sendo ainda considerada a preocupação crescente face à formação de novas rotas que tenham como destino o Sul de Portugal (Marinha Portuguesa, 2021).

Conclusões

Após terminar o estudo das diferentes temáticas abordadas na dissertação de mestrado, sobressai em todas um denominador comum: a importância das marinhas de guerra, bem como da respetiva presença naval fora das águas territoriais.

Os casos analisados contribuem para demonstrar não só a versatilidade de atuação dos meios navais, como a capacidade de atuar além-fronteiras sem que seja promovida a escalada de um conflito pré-existente, ou uma incompatibilidade com alguma posição de neutralidade.

Estas perspetivas foram possíveis de validar a partir do caso de estudo analisado, onde uma presença naval internacional se revelou determinante na amenização do conflito e salvaguarda das comunidades civis residentes em torno da baía de Guanabara, durante a 2ª Revolta da Marinha brasileira entre 1893-94.

A partir do momento histórico foi possível reconhecer o esforço de revestir uma missão militar, numa missão humanitária, com uma análise detalhada da problemática que é enfrentada através do acolhimento em massa de terceiros a bordo de navios de guerra.

Através das diferentes fontes analisadas, foi possível verificar denominadores que influenciaram os acontecimentos que ocorreram a bordo da força naval portuguesa destacada para a baía de Guanabara. Entre estes, é de salientar os seguintes:

- *A alteração do estado psicológico dos asilados* – o comportamento dos asilados a bordo das corvetas portuguesas é marcado pela alteração do sentimento de reconhecimento que, com o tempo, se foi alterando para um sentimento de aprisionamento. Isto é importante porque após um salvamento a demora a bordo leva a um progressivo desespero pela incerteza provocada pelo limbo que o tempo de transporte no mar incute.
- *Os problemas de segurança a bordo com o afastamento territorial dos navios em relação aos portos brasileiros* – ficou evidente na análise efetuada sobre o caso de estudo que ao longo do transporte existiram influências externas sobre o comportamento dos asilados. Esta influência

manifestou-se dos contactos que os asilados conseguiam ter com tripulantes de navios de carga, durante os períodos de trasfega de abastecimentos, contactos com autoridades sanitárias em portos estrangeiros, ou mesmo e muito específico através dos elementos infiltrados no vapor *Pedro III*. Não será de descorar a influência das observações diretas dos asilados sobre outras embarcações de bandeira revolucionária com que se cruzaram, ou o que podiam observar diretamente de bordo sobre a costa. Assim, ficou evidente a questão da influência das comunicações, ou do isolamento, entre os transportados e o mundo externo durante o período de transporte.

O reconhecimento da alteração do estado psicológico dos asilados foi uma questão fundamental nesta investigação uma vez o acolhimento de terceiros a bordo de navios da Marinha verifica em missões contemporâneas.

Para que fosse possível contextualizar os acontecimentos e identificar os diferentes fatores que influenciam aqueles que cruzam diferentes territórios, suportámo-nos da teoria de desterritorialização. Algumas das proposições desta teoria permitem-nos identificar questões que se encontram também diretamente relacionadas com o tipo de plataforma utilizado, o navio.

A desterritorialização apresenta-se como um fenómeno bastante complexo, verificando-se em vários contextos, sendo que não é só a mobilidade através de territórios e fronteiras que implica necessariamente um processo de desterritorialização, podendo este fenómeno desenvolver-se também sobre um grupo de indivíduos que se encontra estático no espaço, ou neste caso no espaço limitado, em que este se encontra em movimento.

Sobre grupos de indivíduos, Haesbaert apresenta-nos fatores de desterritorialização que podemos relacionar com aqueles que foram experimentados pelos revoltosos brasileiros a bordo das corvetas portuguesas e que os podem ter levado à procura de um vetor de fuga desta nova realidade em que se encontravam.

Estes fatores de desterritorialização na imobilidade dizem respeito por exemplo ao vivenciar “precarização das suas condições de vida e/ou a negação de sua expressão simbólico-cultural”, que para o caso de estudo, concluímos a coincidência de duas

vertentes, uma vez que foi experienciada uma diminuição das condições de habitabilidade a bordo dos navios, proveniente da sobrelotação que ambas as corvetas sofriam, bem como uma negação “simbólico-cultural” originada tanto pela vivência num espaço onde predominavam diferentes costumes, também devido ao progressivo e potencial afastamento do Brasil e devido às opções de portos de abrigo final, aos quais se poderão juntar fatores externos catalisadores de motivações de reforço de laços patrióticos.

Hoje, também pode ocorrer facilmente a deterioração das condições de habitabilidade com uma estadia prolongada de terceiros a bordo de qualquer navio, em função das dimensões do navio e do estado de abastecimento em termos de géneros.

Tal foi verificado em relatos no Mar Mediterrâneo. A acumulação de terceiros a bordo, e as dificuldades nas condições de habitabilidade, em conjunto com uma incerteza relativa sobre o local de desembarque, tal como verificado no séc. XIX nas corvetas portuguesas, conduziu a alterações emocionais de tal dimensão que levaram a tentativas de fuga para mar aberto e até mesmo a tentativas de suicídio.

De forma a expandir o conhecimento sobre o tema, bem como a forma como são conduzidas as missões que a Marinha portuguesa cumpre na atualidade, foi realizada uma análise sobre os acontecimentos relacionados com fluxos migratórios no Mar Mediterrâneo, bem como a importância económica deste mar para os países europeus.

Torna-se interessante referir que alguns dos países que desenvolvem agora ações conjuntas no mediterrâneo através diversas organizações, ou operações específicas, encontravam-se também na baía de Guanabara, integrados na força internacional que marcou presença naquelas águas, o que revela uma tradição de cooperação naval entre estados ao longo da História.

É nítida uma evolução significativa no que diz respeito à coordenação e entreajuda das forças navais como força conjunta, uma vez que alguns destes mesmos estados se encontram agora relacionados entre eles quer em termos de políticas comuns, quer a nível de organizações militares.

Apesar da comunicação entre forças militares e estados se encontrar facilitada, muitas das dificuldades outrora encontradas na baía de Guanabara a bordo das corvetas portuguesas continuam a verificar-se na atualidade.

Apesar da crise migratória no Mediterrâneo se encontrar presente há vários anos como foi possível analisar através dos dados recolhidos, a resposta ao acolhimento e tratamento daqueles que chegam às fronteiras externas europeias por vários meios, continua a representar um grande desafio para as nações europeias. Esta evidência é verificável pelas grandes dificuldades na aprovação de políticas comuns no Parlamento Europeu para estes efeitos, bem como a prática nos diferentes estados-membros.

A segurança nas fronteiras externas da União Europeia revela-se também um desafio significativo tanto para as nações que são afetadas em primeira instância, como para o conjunto de estados-membros num todo.

A evolução e estabilidade social nos países europeus tem se devido em muito às políticas comuns que facilitam o livre trânsito em território europeu, o constrangimento desta livre circulação e o instaurar das fronteiras internas representaria um retrocesso significativo para todos aqueles que habitam países da União Europeia.

Ao longo do processo de estudo da presença das forças navais de segurança no Mediterrâneo, para contenção da imigração ilegal, concluímos sobre a importância da evolução de todas as políticas de defesa europeias e o importantíssimo papel alcançado até ao momento, tendo em vista a continuidade da evolução da política social da europeia, e que os objetivos das políticas de segurança europeia se revelam cada vez mais importantes.

Ao longo do estudo foi entendido cada vez mais a importância da conceptualização de fronteira. Tal como anteriormente identificado existem diferentes tipos de fronteira, mas no caso de Portugal enquanto Estado-Membro da União Europeia europeu a sua fronteira comum, não é só a sua fronteira geográfica, tal como a dos outros Estados-Membros não são só do estado que a possui, mas politicamente de todos em termos de defesa e segurança. É então fácil concluir que a fronteira europeia na região mediterrânica e a projeção da nossa Marinha neste mar, é uma zona natural de intervenção.

A salvaguarda das fronteiras e interesses europeus desenvolvem-se também através de forças navais. Tal como verificado, estas forças podem ser de diferentes naturezas e com diferentes propósitos de atuação, atuando diretamente nas fronteiras marítimas

européias ou noutras áreas do globo onde de alguma forma seja necessário assegurar os interesses nacionais ou da União Europeia que representam.

Com este trabalho foi possível encontrar pontos comuns da História da nossa Marinha ao longo da História, ma também compreender o desenvolvimento e complexidade das missões que são solicitadas à Marinha.

A questão das missões no Mar Mediterrâneo são da maior importância, uma vez que às operações de segurança das fronteiras europeias, têm de lidar com situações de busca e salvamento, muitas vezes em condições difíceis, ou resultantes do tráfico humano ou de corredores de imigração ilegal. Não será impossível que a Marinha venha a ser chamada a aumentar o seu esforço neste tipo de missões regionais, tanto mais que numa perspectiva europeia: para uma livre circulação entre estados-membros corresponde uma política de controlo de fronteiras externas.

Bibliografia

Bibliografia Geral

AL JAZEERA. (04 de junho de 2020). *ALJAZEERA news-migrations*, “Suicide attempts, fights engulf rescue boat carrying 180 migrants”. Obtido em 20 de março de 2022, de <https://www.aljazeera.com/news/2020/7/4/suicide-attempts-fights-engulf-rescue-boat-carrying-180-migrants>

BOYER, A. L. (2007). NAVAL RESPONSE TO A CHANGED SECURITY ENVIRONMENT: Maritime Security in the Mediterranean. Em U. N. Press, *Naval War College Review* (Vol. 60). New Port, Rhode Island: U.S. Naval War College Press. Obtido de <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol60/iss3/7>

CASTILHO, A. D. (1894). *Portugal e Brasil: Conflito diplomático II Correspondência Oficial Agosto 1893 a Maio de 1894*. Lisboa: Tipografia da Companhia Nacional Editora.

COMISSÃO EUROPEIA. (s.d.). *Fundo para a Segurança Interna*. Obtido em 08 de fevereiro de 2022, de Comissão Europeia: https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/internal-security-fund_pt

COMISSÃO EUROPEIA. (s.d.). *Schengen, borders and visa*. Obtido em 10 de fevereiro de 2022, de Comissão Europeia: https://ec.europa.eu/home-affairs/policies/schengen-borders-and-visa/border-crossing_pt

CONSELHO DA UE : *Comunidade de Imprensa : Uma Bússola Estratégica para reforçar a segurança e a defesa da UE ao longo da próxima década*. (02 de junho de 2022). Obtido de Conselho da União Europeia: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/03/21/a-strategic-compass-for-a-stronger-eu-security-and-defence-in-the-next-decade/>

———. (24 de março de 2022). *Página de acolhimento/Políticas/Política de migração da UE*. Obtido em 15 de maio de 2022, de Conselho Europeu:

<https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/eu-migration-policy/western-routes/>

COSTA, C. N. (2003). O Poder Naval Missões e Meios. Em *Cadernos Navais, N°7 - Outubro-Dezembro 2003*. Lisboa: Comissão Cultural Da Marinha, Grupo de Estudo e Reflexão da Estratégia.

COSTA, S. C. (2017). *A diplomacia do Marechal: Intervenção estrangeira na Revolta da Armada* (3ª ed.). Brasília: FUNAG.

CRAWLEY, H., DÜVELL, F., JONES, K., MCMAHON, S., & SIGONA, N. (2016). *Destination Europe? Understanding the dynamics and drivers of Mediterranean migration in 2015*. Coventry: Coventry University.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. (01 de outubro de 2020). *País*. Obtido em 15 de março de 2022 de Diário de Notícias: <https://www.dn.pt/pais/autoridades-procuram-migrantes-que-fugiram-do-quartel-de-tavira-12862359.html>

DIREÇÃO GERAL DOS RECURSOS MARÍTIMOS. (s.d.). *Maritime Zones under Portuguese Sovereignty and / or Jurisdiction*. Obtido em 15 de maio de 2022, de Direção Geral dos Recursos Marítimos: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/en/web/guest/am-ec-zonas-maritimas-sob-jurisdicao-ou-soberania-nacional>

EUNAVFOR MED IRINI. (s.d.). *EUNAVFOR MED IRINI*. Obtido em 11 de fevereiro de 2022 de <https://www.operationirini.eu>

EUNAVFOR MED SOPHIA. (s.d.). *EUNAVFOR MED SOPHIA*. Obtido em 11 de fevereiro de 2022 de <https://www.operationsophia.eu>

EUROPEAN UNION AGENCY FOR FUNDAMENTAL RIGHTS. (2015). *Legal entry channels to the EU for persons in need of international protection: a toolbox*. Vienna: European Union Agency for Fundamental Rights. Obtido em 16 de fevereiro de 2022 <https://fra.europa.eu/en/publication/2015/legal-entry-channels-eu-persons-need-international-protection-toolbox>

- FERRO, C., & MARCELINO, V. (15 de setembro de 2020). *Diário de Notícias*. Obtido em 11 de maio de 2022 de Diário de Notícias: <https://www.dn.pt/pais/mais-20-migrantes-desembarcaram-no-algarve--12725156.html>
- FIOTT, D. (26 de junho de 2021). “Naval gazing? The Strategic Compass and the EU's maritime presence”, *EUISS Briefs*. Obtido de European Union Institute for Security Studies : <https://www.iss.europa.eu/content/naval-gazing-strategic-compass-and-eus-maritime-presence>
- FREIRE, JOÃO. (Junho de 2018). *Augusto Castilho e a Revolta da Marinha Brasileira em 1893-94: Conflito entre princípios humanitários, rigor militar, acção política e diplomacia*. Lisboa: Academia de Marinha, Lisboa. Obtido de <https://academia.marinha.pt/pt/academiademarinha/Edies/Augusto%20Castilho.pdf>
- FRONTEX. (2017). *Risk Analysis for 2017*. FRONTEX. Obtido de <https://data.europa.eu/data/datasets/ara-2017?locale=en>
- (2021). *Risk Analysis 2021*. FRONTEX. Obtido de <https://data.europa.eu/doi/10.2819/390202>
- (2021). *Risk Analysis for 2021*. Warsaw: FRONTEX.
- (s.d.). *FRONTEX*. Obtido em 10 de fevereiro de 2022, de <https://frontex.europa.eu/we-support/main-operations/operation-poseidon-greece-/>
- GAISER, H. L. (09 de Outubro de 2012). “Euro-Mediterranean Region: Resurged Geopolitical Importance.” *Euro-Mediterranean Region: Resurged Geopolitical Importance*.
- HAESBAERT, R. (2011). *O Mito da Desterritorialização: do "fim dos territorios" à multiterritorialidade* (6ª ed.). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- HEISFELD, A. (2007). “A ruptura diplomática Brasil-Portugal: um aspecto do americanismo do início da República brasileira”, *Associação Nacional de História – ANPUH XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - 2007*.

JÚNIOR, JOÃO. G.S. (2014). “O mais esquecido dos espectáculos: a crise do asilo diplomático entre o Brasil e Portugal”, *Tese Doutoral em História*.

LEANDRO, G. (1992). A teoria da diversificação e articulação das fronteiras e os sistemas de forças . *Jornal do Exército*, 6-8.

LIEUTCHEU, V. T. (agosto de 2021). *Cooperation and Collaboration between EMSA and FRONTEX*. Obtido de Academia Letters: https://www.academia.edu/50947643/Cooperation_and_Collaboration_between_EMSA_and_FRONTEX

LOPES, CARLOS ALVES. (2021). Da baía de Guanabara ao Tejo. *JORNADAS DO MAR 2021 – “V Centenário da Circum-navegação: O oceano que nos liga”*.

———. (2022). Abril no rio da Prata: asilados brasileiros, 1894. *Revista do Instituto de Geografia e Historia Militar do Brasil*.

LOPES, CARLOS ALVES, & SALGADO, AUGUSTO. (2021). Os esquecidos da baía de Guanabara: prisioneiros brasileiros em Portugal, 1894-96. *Navigator*.

MARINHA PORTUGUESA . (04 de janeiro de 2021). *Marinha Portuguesa* . Obtido em 11 de abril de 2022 de <https://www.marinha.pt/pt/media-center/Noticias/Paginas/Foram-salvas-no-mar-562-vidas-em-2021.aspx>

———. (2021). *Estratégia Operacional da Marinha*. Marinha Portuguesa.

MARX, K., & ENGELS, F. (1848). *Manifesto Comunista*. São Paulo : Boitempo.

MEADE, R. (25 de 03 de 2021). *Lloyd’s List*. Obtido em 15 de fevereiro de 2022 de [Lloyd’sList:https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136246/Suez-blockage-extends-as-salvors-fail-to-free-Ever-Given](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136246/Suez-blockage-extends-as-salvors-fail-to-free-Ever-Given)

MELO, H. G. (2022). *Diretiva Estratégica da Marinha 2022*. Marinha : Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada.

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL. (s.d.). *Defesa Nacional/Política de Defesa/Atlantic Centre/FLAD Atlantic Security Award*. Obtido em 14 de maio de 2022, de Ministério da Defesa Nacional: <https://www.defesa.gov.pt/pt/pdefesa/ac/fasa/sf>

- MORENO-LAX, V., ALLSOPP, J., TSOURDI, E., & BRUYCKER, P. D. (2021). *The EU Approach on Migration in the Mediterranean*. Brussels: European Parliament.
- NABUCO, J. (1949). *Obras completas de Joaquim Nabuco (Volume 2) : Balmaceda. A intervenção estrangeira durante a Revolta de 1893*. São Paulo: Instituto Progresso Editorial.
- NOVOTNÝ, V. (2019). *Rescue Operations in the Mediterranean : Towards a reliable EU policy*. Bruxelas: Wilfried Martens Centre for European Studies. doi:<https://doi.org/10.1177/1781685820920120>
- PANEBIANCO, S. (2020). “The EU and migration in the Mediterranean: EU borders”. *Journal of Ethnic and Migration Studies*.
- PATUZZI, L. (04 de 2020). *European Cities on the Front Line: New and emerging governance models for migrant inclusion*. Bruxelas e Geneva : Migration Policy Institute Europe e International Organization for Migration.
- RICKS, T. E. (01 de junho de 2022). *Foreign Policy*. Obtido de Foreign Policy: <https://foreignpolicy.com/2014/04/03/a-view-from-the-high-seas-the-navy-is-now-more-important-than-other-services-because-it-provides-unfettered-presence/#:~:text=The%20very%20presence%20of%20naval,to%20natural%20disasters%20and%20other>
- SEABRA, M. P. (2012). *O Conceito De Fronteira: Uma Abordagem Multifacetada*. Lisboa: Instituto De Estudos Superiores Militares.
- SOUZA, R. L. (2010). “O Antilusitanismo e a Afirmação da Nacionalidade”. *Politeia - História E Sociedade*.
- TECEDEIRO, H. (11 de janeiro de 2022). *Diário de Notícias* . Obtido de Diário de Notícias: <https://www.dn.pt/sociedade/a-costa-atlantica-portuguesa-pode-surgir-como-nova-alternativa-as-rotas-migrantes--14477930.html>

Referências Jurídicas

JORNAL OFICIAL DAS COMUNIDADES EUROPEIAS. (1998). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar e acordo relativo à aplicação da parte XI da Convenção. Jornal Oficial Da União Europeia, L 179, de 26-03-1998

———. (2004). Regulamento (CE) N° 2007/2004 do Conselho de 26 de Outubro de 2004, Jornal Oficial Da União Europeia, L 349/1 de 25-11-2004

———. (2011). Directiva 2011/95/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de dezembro de 2014, Jornal Oficial Da União Europeia, L 337/9 de 20-12-2011

———. (2014). Regulamento (UE) N° 656/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de maio de 2014, Jornal Oficial Da União Europeia, L 189/93 de 27-06-2014

———. (2015). Decisão (PESC) 2015/778 do Conselho de 18 de maio de 2015 relativa a uma operação militar da União Europeia na zona sul do Mediterrâneo Central (EUNAVFOR MED), Jornal Oficial Da União Europeia, L 122/31 de 19-05-2015

———. (2020). Decisão (PESC) 2020/472 do Conselho de 31 de março de 2020 relativa a uma operação militar da União Europeia no Mediterrâneo (operação EUNAVFOR MED IRINI), Jornal Oficial Da União Europeia, L 101/4 de 01-04-2020

RÉPUBLICA PORTUGUESA, Ministério da Defesa Nacional, Decreto-lei 15/94, de 22 de Janeiro, Diário da República n.º 18/1994, Série I-A de 1994-01-22.

———, Ministério dos Negócios Estrangeiros - Direcção-Geral dos Negócios Económicos, Decreto n° 117/76 , Diario do Governo n.º 33/1976, Série I de 1976-02-09

———, Ministério dos Negócios Estrangeiros - Direcção-Geral dos Negócios Económicos, Decreto n° 79/83 , Diario da República n.º 237/1983, 1º Suplemento, Série I de 1983-10-14

—————, Ministério dos Negócios Estrangeiros - Direcção-Geral dos Negócios Políticos Decreto 207/75, de 17 de Abril, Diário do Governo n.º 90/1975, Série I de 1975-04-17.

—————, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Decreto n.º 32/85 ,Diário da República – 1ª Série, n.º 187, de 16-08-1985

—————, Presidência da República, Decreto do Presidente da República 67-A/97, de 14 de Outubro , Diário da República n.º 238/1997, 1º Suplemento, Série I-A de 1997-10-14