

A Guerra de Secesão no Atlântico Sul ou Quando os Estados Unidos e o Império do Brasil entram em crise diplomática no século XIX

*Johny Santana de Araújo**

Recibido: 18 de mayo de 2024

Dictaminado: 19 de julio de 2024

Aceptado: 13 de agosto de 2024

RESUMO

O presente artigo pretende apresentar uma narrativa sobre duas significativas operações navais ocorridas em mar territorial brasileiro entre os anos de 1861 e 1864, protagonizadas no porto da cidade de São Luís, na província do Maranhão, e no porto da cidade de Salvador, na província da Bahia, por navios das marinhas da União e Confederada, então em guerra. Esta pesquisa encontra-se em processo de construção, mas permiti-nos observar para além dos embates alguns pontos, entre eles o desenvolvimento da política internacional do Brasil frente a violação das regras internacionais de neutralidade; a ameaça de sua soberania e a aplicação de seu poder naval como elemento intimidador dos embates entre os estados contendores. Quando a guerra civil nos Estados Unidos da América se iniciou, em 1861, poucas pessoas poderiam dimensionar a extensão das operações militares em terra, mas muito mais do que isso, pouco se poderia imaginar sobre a magnitude dos teatros de operações em que as marinhas dos estados Confederados e da União se defrontariam ao largo do Atlântico. A extensão dessas operações e o impacto na construção

* Universidade Federal do Piauí (UFPI), Teresina, Piauí, Brasil.

Correo electrónico: johny@ufpi.edu.br.

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-3082-1785>.

das relações internacionais do Brasil em relação aos contendores é algo ainda relativamente desconhecido, pouco trabalhado e discutido a partir de uma dimensão sul-americana, o que, por si só, já demonstra uma grande relevância. A partir de um corpo documental recém-acessado, entre os quais, os relatórios de presidentes das províncias envolvidas e os relatórios do Ministério dos Negócios do exterior do Império, completam o repertório de fonte, os papéis dos oficiais das Marinhas Confederada e da União. O suporte bibliográfico que, juntamente com escopo de documentos a respeito da guerra naval travada à época, tem nos permitido cartografar as ações das forças envolvidas.

Palavras-chave: *União, Confederados, Guerra Naval, Império do Brasil, Atlântico Sul, Diplomacia.*

The Civil War in the South Atlantic or When the United States and the Empire of Brazil enter into a diplomatic crisis in the 19th century

ABSTRACT

This article aims to present a narrative about two significant naval operations that took place in the Brazilian territorial sea between the years 1861 and 1864, carried out in the port of the city of São Luís in the province of Maranhão and in the port of the city of Salvador in the province of Bahia by ships of the Union and Confederate navies, then at war. This research is in the process of being constructed, but it allows us to observe some points beyond the conflicts, including the development of Brazil's international policy in the face of violations of international neutrality rules; the threat to its sovereignty and the application of its naval power as an intimidating element in clashes between contending states. When the civil war in the United States of America began in 1861, few people could estimate the extent of military operations on land, but much more than that, little could be imagined about the magnitude of the theaters of operations in which the navies of the Confederate states and the Union would face each other off the Atlantic. The extent of these operations and the impact on the construction of Brazil's international relations in relation to the contenders, is something still relatively unknown and little worked on and discussed from a South American dimension, which in itself already demonstrates great relevance. Based on a recently accessed body of documents, including the reports of presidents of the provinces involved and reports from the Ministry of Foreign Affairs of the Empire, the source repertoire is completed by the roles of the officers of the Confederate and Union Navies.

The bibliographical support that, with a set of documents related to the naval war fought at the time, has allowed us to map the actions of the forces involved.

Key words: *Union, Confederates, Naval Warfare, Empire of Brazil, South Atlantic, Diplomacy*.

La Guerra Civil en el Atlántico Sur o Cuando Estados Unidos y el Imperio de Brasil entraron en crisis diplomática en el siglo XIX

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo presentar una narrativa acerca de importantes operaciones navales que tuvieron lugar en el mar territorial brasileño entre los años 1861 y 1864, realizadas en el puerto de la ciudad de São Luís en la provincia de Maranhão y en el puerto de la ciudad de Salvador, en la provincia de Bahía, por barcos de las armadas de la Unión y la Confederación, entonces en guerra. Esta investigación está en proceso de construcción, no obstante, permite observar algunos puntos más allá de los conflictos, incluido el desarrollo de la política internacional de Brasil frente a violaciones de las reglas de neutralidad internacional; la amenaza a su soberanía y la aplicación de su poder naval como elemento intimidatorio en los enfrentamientos entre estados contendientes. Cuando comenzó la guerra civil en los Estados Unidos de América en 1861, pocas personas podían estimar el alcance de las operaciones militares en tierra. Además, nadie podría haber anticipado la magnitud de los teatros de operaciones donde las armadas de los Estados Confederados y La Unión se enfrentaría en el Atlántico. El alcance de estas operaciones y el impacto en la construcción de las relaciones internacionales de Brasil en concordancia con los contendientes es algo aun relativamente desconocido, poco trabajado y discutido desde una dimensión sudamericana, lo que de por sí ya demuestra gran relevancia. Basado en un conjunto de documentos al que se ha accedido recientemente, incluidos los informes de los presidentes de las provincias involucradas y los informes del Ministerio de Asuntos Exteriores del Imperio, el repertorio de fuentes se completa con los roles de los oficiales de las Armadas Confederada y de la Unión. El sustento bibliográfico que, con un conjunto de documentos relativos a la guerra naval librada en la época, ha permitido mapear el accionar de las fuerzas involucradas.

Palabras clave: *Unión, Confederados, Batalla naval, Imperio de Brasil, Atlántico Sur, Diplomacia*.

O CONTEXTO DA GUERRA CIVIL NOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

A Guerra Civil Americana foi um dos conflitos mais significativos da história dos Estados Unidos da América, talvez o mais central na formação do país como um Estado-nação. Em grande parte, a guerra foi impulsionada por uma disputa sobre a expansão da escravidão para os territórios ocidentais do país. O debate girava em torno de permitir ou não a introdução de novos estados escravistas na União. Muitos acreditavam que, se a expansão da escravidão fosse proibida, isso colocaria a instituição em um caminho rumo à extinção total.¹ De modo geral, o cenário dos Estados Unidos da América nos anos que antecederam a Guerra Civil de 1861-1865 estava marcado por diversas situações críticas. Entre elas, destaca-se a tentativa do então presidente James Buchanan, predecessor de Lincoln, de manter o país unido em torno de uma causa internacional. Um exemplo disso foi a proposta de intervenção no Paraguai, em 1859.²

Pode-se intuir, inclusive, que as fraquezas internas entre os sulistas sinalizavam paradoxalmente que não haveria secessionismo.³ Assim, a tentativa perpetrada por Buchanan de mostrar os Estados Unidos da América como um estado forte intervindo em um país distante como o Paraguai abriria espaço para o fortalecimento da nação.

A secessão dos estados do Sul em ordem de adesão foi constituída nessa sequência: Carolina do Sul, Mississippi, Flórida, Alabama, Geórgia, Louisiana, Texas, Virgínia, Arkansas, Tenesse e Carolina do Norte, em 1860 e 1861. A subsequente eclosão de hostilidades armadas foi o resultado de décadas de crescente tensão seccional, em grande parte devido ao debate sobre a escravidão. Antes do Governo do presidente Abraham Lincoln, o problema da escravidão, bem como a alteração do balanço de poder econômico e político entre o Norte e o Sul já eram os problemas relevantes postos em questão. A crise interna que levou à guerra civil advém dos anos de 1815 e 1861, e nesse período a economia dos estados do Norte estava se modernizando e se diversificando rapidamente. Embora a agricultura —composta principalmente de fazendas menores que dependiam de mão de obra gratuita—

¹ O estudo sobre a Guerra Civil Americana gerou uma série de interpretações no campo historiográfico, com variadas possibilidades de entendimento, mas em linhas gerais a partir de visões mais recentes, ver: Woods, “What Twenty-First-Century Historians Have Said about the Causes of Disunion...”.

² Ver: Araújo, “Entre a aproximação e a quase guerra: a política externa norte-americana no Paraguai (1845-1859)”.

³ Ver: Freehling, *The South vs. The South*.

continuasse sendo o setor dominante no Norte, a industrialização havia se enraizado.⁴

Além disso, os nortistas haviam investido fortemente em um sistema de transporte amplo e diversificado, que incluía canais, estradas, barcos a vapor e ferrovias. Também aplicaram recursos em indústrias financeiras, como bancos e seguradoras, além de desenvolverem uma vasta rede de comunicações composta por jornais, revistas e livros acessíveis, amplamente disponíveis, e pelo telégrafo. Em termos gerais, as dissensões na América podem ser vistas como resultado da oposição entre diferentes projetos, com a maior contradição surgindo do Sul em relação ao Norte. Enquanto a economia do Norte se industrializava e investia em fábricas e ferrovias, a economia do Sul era predominantemente agrícola, baseada em grandes plantações de safras comerciais, como o algodão, que dependiam fortemente do trabalho escravo. Em vez de direcionar seus recursos para a industrialização, como faziam os nortistas, os sulistas investiam principalmente em escravos, mais até do que em terras. Em 1860, 84% do capital investido na manufatura era investido nos estados livres onde a escravidão era proibida.⁵ No entanto, até 1860, essa estratégia parecia, para os sulistas, uma decisão empresarial lógica.

Mas, o preço do algodão, a principal safra do Sul, havia subido drasticamente na década de 1850, o que fez com que o valor dos escravos, considerados propriedade, aumentasse proporcionalmente. Em 1860, a riqueza per capita dos brancos do Sul era o dobro da dos nortistas, e três quintos das pessoas mais ricas do país eram sulistas.

A extensão da escravidão para novos territórios e estados já era uma questão em debate desde 1784. Quando o território escravista do Missouri solicitou sua admissão como estado em 1818, o Congresso passou dois anos discutindo antes de chegar ao Compromisso do Missouri de 1820. Este foi o primeiro de uma série de acordos políticos resultantes das disputas entre forças pró-escravidão e anti-escravidão sobre a expansão da chamada “instituição peculiar” para o Oeste.

⁴ Ver os livros: McPherson, *Battle cry of freedom...* e Parish, *The American civil war*. Nos primeiros capítulos de seus trabalhos ambos os autores, demonstram de forma excelente as contradições, os problemas, e as disputas dentro do cenário que se constituía nos Estados Unidos da América a partir da década de 1830 até o deflagrar da guerra em 1861.

⁵ Embora com diferenças claras no mundo econômico, havia muito mais aproximação entre ambas as regiões por partilharem credos religiosos comuns, crenças políticas, forte convicção na liberdade individual, heróis comuns, mesma língua entre outras questões, mas com uma economia predominantemente agrária fundada em uma mão de obra escrava, os sotaques regionais, e o estilo de vida do campo centrado na propriedade rural, tornava o Sul um lugar diferente, se percebiam como fundantes de um estilo próprio de vida. Sobre as diferenças entre norte e sul ver: Foner, “The Causes of the American Civil War...”.

O fim da Guerra Mexicano-Americana em 1848 e a incorporação de cerca de 1,3 milhão de quilômetro quadrados de novo território pelos Estados Unidos da América intensificaram a urgência do debate sobre a escravidão. Na década de 1850, cada vez mais nortistas, motivados por um senso de moralidade ou pelo desejo de proteger o trabalho livre, passaram a acreditar que a escravidão precisava ser erradicada.⁶

Os brancos sulistas temiam que restringir a expansão da escravidão condenaria a instituição à extinção inevitável. Ao longo da década, as duas partes tornaram-se cada vez mais polarizadas, e os políticos se mostraram cada vez menos capazes de resolver a disputa por meio de acordos.

Quando Abraham Lincoln, o candidato do Partido Republicano explicitamente antiescravista, venceu a eleição presidencial de 1860, sete estados do Sul (Carolina do Sul, Mississippi, Flórida, Alabama, Geórgia, Louisiana e Texas) executaram sua ameaça e se separaram, organizando-se como Estados Confederados da América.

Os estados do Norte, liderados por Lincoln, contavam com mais que o dobro da população da Confederação e possuíam vantagens significativas em manufatura e transporte.

A guerra começou em Charleston, Carolina do Sul, quando a artilharia confederada disparou contra o Forte Sumter em 12 de abril de 1861. Ambos os lados rapidamente mobilizaram exércitos. Em julho de 1861, 30.000 homens da União marcharam em direção à capital confederada, Richmond, Virgínia, mas foram detidas pelas forças confederadas na Batalha de Bull Run e forçadas a recuar para Washington, D.C. Essa derrota chocou a União, que então solicitou o recrutamento de mais 500.000 soldados.

A primeira grande campanha da guerra teve início em fevereiro de 1862, quando as tropas da União, sob o comando de Ulysses S. Grant, capturaram fortes confederados no Oeste do Tennessee. A partir daí, a campanha terrestre foi marcada por combates intensos e dispersos, com vitórias alternadas entre os dois lados. A União conquistou vitórias em Shiloh e Nova Orleans, enquanto, no Leste, Robert E. Lee obteve várias vitórias confederadas. Após a vitória confederada na Batalha de Chancellorsville, Lee invadiu o Norte e enfrentou as forças da União, comandadas pelo general George Meade na Batalha de Gettysburg.⁷

⁶ Embora a visão da escravidão fosse essa, a sua existência era, no entanto, indissociável da própria formação dos Estados Unidos da América e da sua independência, pois o seu percurso havia sido pautado em um discurso de liberdade, assim o processo que constituiu o país paradoxalmente dependeu da existência da própria escravidão, sobre a questão, ver: Foner, “The Contested History of American Freedom...”.

⁷ Houve também, as chamadas Batalhas dos Sete Dias e, após a derrota confederada na Batalha de Antietam, e a vitória na Batalha de Fredericksburg em dezembro de 1862, Lee procede a

O ponto de virada da guerra no Oeste ocorreu em julho de 1863 com o sucesso do General Grant na Campanha de Vicksburg, que colocou todo o Rio Mississipi sob controle da União. Após a derrota da União na Batalha de Chickamauga, o comando de Grant foi ampliado, e em março de 1864, Lincoln lhe conferiu o comando supremo dos exércitos da União. Grant iniciou uma estratégia de atrito e, apesar das pesadas baixas da União nas batalhas de Wilderness e Spotsylvania, começou a cercar as tropas de Lee em Petersburg, Virgínia.⁸

Nesse intervalo, William T. Sherman conquistou a cidade de Atlanta em setembro, e em seguida iniciou uma marcha devastadora pela Geórgia, que culminou na captura da cidade de Savanna.

Por sua parte, Grant capturou Richmond em 3 de abril de 1865 e aceitou a rendição de Lee em 9 de abril de 1865, em Appomattox Court House.⁹ Em 26 de abril, Sherman recebeu a rendição de Joseph Johnston, encerrando efetivamente a guerra.¹⁰ O Sul estava devastado, a União foi preservada e a escravidão foi abolida. No entanto, a guerra naval teve desenvolvimentos distintos, cuja especificidade e desdobramentos são abordados neste estudo. Os Estados Unidos da América emergiram da Guerra Civil como uma nação mais unida, com um executivo mais fortalecido e uma economia em rápida expansão. Embora o país inicialmente não estivesse inclinado a assumir um papel mais ativo nos assuntos internacionais, essa postura começou a mudar de forma lenta, mas gradual.

Em 1865, a perspectiva de guerra também começava a se delinear para o Império do Brasil, que na época era visto como uma “flor exótica nos trópicos”, em contraste ao mar de repúblicas em seu entorno.¹¹ A atuação dos Estados Unidos da América como mediadores no processo de conservação da paz começou a se manifestar.

Além dos desdobramentos da Guerra Civil no campo de batalha o conflito no mar também apresentou suas particularidades, evidenciadas pela audácia dos confederados ao longo do oceano, especialmente no Atlântico Sul. Essas ações influenciaram as relações internacionais entre o Império do Brasil com a União, revelando as dificuldades inerentes a constituição de ambos.

segunda invasão ao norte, levando-o a Getysburg. Sobre as batalhas da guerra ver: Blair, *The Essential Civil War...*

⁸ Ver: Catton, *Grant Moves South.*

⁹ Ver: Calkins, *The Appomattox Campaign...*

¹⁰ Estima-se que entre 752.000 e 851.000 soldados morreram durante a Guerra Civil Americana —cerca de 2% da população dos Estados Unidos da América em 1860.

¹¹ Ferreira, “Paulino José Soares de Souza (Visconde do Uruguai)...”, p. 127.

O CONTEXTO DAS FORÇAS NAVAIS CONFEDERADAS E DA UNIÃO NA GUERRA CIVIL EM 1861

A Guerra Civil Americana, que ocorreu entre 1861 e 1865, foi um dos conflitos mais sangrentos do século XIX, as operações militares se expandiram para além dos campos de batalha. A diplomacia dos Estados Unidos exigiu grandes esforços da União para evitar que os estados confederados fossem reconhecidos como um país soberano e beligerante em diversos cenários internacionais. Houve um grande empenho liderado pelo Secretário de Estado dos Estados Unidos da América, William Seward, que envolveu o envio de diversos agentes para as cortes europeias e para os países da América do Sul com o objetivo de garantir a neutralidade dessas nações no conflito. Além disso, foi desencadeada uma intensa propaganda a favor do governo da União, tanto nos meios políticos quanto na imprensa.

Apesar dos esforços diplomáticos, as ações militares se expandiram além das costas da América do Norte e do Atlântico Norte, chegando até a costa europeia e, mais ao sul, ao Atlântico Sul. Durante a Guerra Civil dos Estados Unidos da América, pelo menos três grandes operações militares ocorreram fora das águas costeiras dos Estados Unidos da América. Entre essas, duas situações críticas se destacam: a primeira no Maranhão, que quase resultou em um confronto, e a segunda na Bahia, que culminou em um combate real em águas territoriais brasileiras.

Quando a Guerra Civil Americana estourou, em 12 de abril de 1861, os recém-formados Estados Confederados da América não tinham navios dignos de nota em sua marinha. Nos meses que antecederam a guerra, o governo confederado procurou a ajuda do Reino Unido para superar esta situação, já que grande parte da indústria britânica dependia das exportações de algodão do Sul dos Estados Unidos.¹² Embora a Grã-Bretanha tenha se mantido neutra durante o conflito, os armadores britânicos serviram como os principais construtores navais e seus mercadores eram fonte de suprimentos para o governo confederado durante o conflito.

Em 1861, a frota naval confederada era composta por cerca de 35 navios, dos quais 21 eram movidos a vapor.¹³ A Confederação precisava urgentemente de muitos suprimentos básicos. Sem os recursos industriais da União, os confederados encontraram nos ingleses o que procuravam para o seu abastecimento.

Por outro lado, uma das primeiras preocupações do governo da União foi estabelecer um bloqueio contra os portos dos Estados Confederados. O bloqueio foi proclamado pelo presidente Abraham Lincoln, em abril de 1861,

¹² Bulloch, *The secret service of the Confederate States in Europe...*, p. 2.

¹³ Calore, *Naval Campaigns of the Civil War*, p. 60.

e exigia o monitoramento de 5.600 km da costa do Atlântico e do Golfo do México, incluindo 12 portos principais, entre os quais, Nova Orleans e Mobile no Alabama.

Mas os Confederados conseguiram estabelecer pontos de ruptura no bloqueio naval da União, permitindo que alguns navios escapassesem e transportassem uma pequena fração dos suprimentos necessários para a sobrevivência dos Estados Confederados. Esses navios eram frequentemente operados por estrangeiros, incluindo britânicos e espanhóis e utilizavam portos neutros como Havana, Nassau e Bermudas para suas operações.

O bloqueio teve grande êxito em reduzir as exportações de algodão do Sul em 95% em relação aos níveis anteriores à guerra, desvalorizando a moeda dos confederados e prejudicando gravemente a sua economia. No entanto, foi menos eficaz na prevenção do contrabando do material de guerra para a região. Ao longo do conflito, pelo menos 600.000 armas, na sua maioria espingardas British Pattern 1853 Enfield, foram contrabandeadas por corredores de bloqueio para a Confederação, sendo 330.000 delas para os portos do Golfo do México.¹⁴

Estima-se que os suprimentos trazidos para a Confederação por meio desses corredores abertos no bloqueio —que conseguiram romper o cerco da União— prolongaram a duração do conflito em até dois anos.¹⁵

Além dos corredores de bloqueio utilizados para o fornecimento de armas, a Marinha Confederada também realizava operações navais de forma independente, utilizando navios corsários; missões que acabaram se tornando comuns.

Sobre essa estratégia o auxílio prestado pelo capitão Raphael Semmes, um experiente ex-oficial da Marinha dos Estados Unidos que se uniu à Marinha Confederada,¹⁶ foi inestimável com a elaboração de um plano para frustrar a supremacia naval da União. Semmes propôs a criação de uma força de corsários que atacaria a frota mercante da União com o intuito de capturá-lo para fornecer suprimentos à Confederação, ultrapassando ou evitando os

¹⁴ O'flaherty, “The Blockade That Failed...”.

¹⁵ Hendren, “The Confederate Blockade Runners”.

¹⁶ A intrepidez e o espírito aventureiro de Raphael Semmes teria inspirado o romance de Julio Verne, *20.000 léguas submarinas*, muito embora Semmes fosse um defensor da escravidão e a figura central do livro fosse um antiescravagista, o autor abraçava a ideia antípoda da figura que supostamente o havia inspirado. Há estudos que dão indicação da referência de Semmes como figura inspiradora para Nemo e o submarino *Nautilus*, suas ações, vários episódios e a trajetória dos navios comandados pelo oficial confederado. William Butcher, pesquisador da obra de Julio Verne, foi o primeiro a identificar uma possível ligação entre Semmes e o herói de Verne. Sobre alguns desses indícios ver as notas explicativas na edição da obra do ano de 1998: Verne, *Twenty Thousand Leagues Under the Seas*, p. 422.

navios da Marinha dos Estados Unidos da América no bloqueio. O presidente confederado Jefferson Davis aprovou de imediato o plano de Semmes.¹⁷

Um dos primeiros navios confederados a participar nessas missões foi o *css Sumter*, um antigo navio a vapor espanhol de 500 toneladas, adaptado para a guerra com canhões e outras provisões. O *Sumter* foi o primeiro navio de guerra da Marinha Confederada e seu capitão era o próprio Raphael Semmes, que assumiu o comando da embarcação e de uma dezena de oficiais e marinheiros em 18 de abril de 1861. Em 30 de junho de 1861, o *Sumter* partiu da foz do rio Mississippi, sendo prontamente perseguido por um navio a vapor da Union, o *uss Brooklyn*. No entanto o *Sumter* conseguiu romper o bloqueio, entrar no Atlântico e seguir para Cuba, onde enfrentou e capturou diversos navios, inclusive mercantes, saindo vitorioso e tomando-os como prêmios.¹⁸

Em seu primeiro cruzeiro de operações em alto-mar, o navio foi levado às águas do Atlântico Sul, chegando ao Maranhão, onde foi relativamente bem recebido. Por pouco, não protagonizou uma das primeiras batalhas da Guerra Civil fora das águas norte-americanas. No entanto, sua permanência no Maranhão acabou gerando uma situação delicada nas relações internacionais entre o Império do Brasil e a União.

AS RELAÇÕES BILATERAIS ENTRE ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E O IMPÉRIO DO BRASIL, UM DIFÍCIL PERCURSO

As relações entre Brasil e Estados Unidos eram relativamente mornas entre o final da primeira metade do século XIX e boa parte do início da segunda metade. Ambos os países enfrentavam desafios significativos na construção de suas nacionalidades e estavam envolvidos em impasses consideráveis quanto aos seus destinos políticos.¹⁹

Paradoxalmente, enquanto a Inglaterra pressionava o Brasil para acabar com o tráfico de escravos, muitos africanos que chegavam ao país eram transportados em navios que navegavam sob bandeira norte-americana. Essa bandeira oferecia proteção aos negreiros contra a Lei Aberdeen, que tanto os incomodava.²⁰

Nesse contexto, vários diplomatas americanos no Rio de Janeiro alertaram seus superiores sobre essa situação, mas houve pouca ou nenhuma ação em Washington para impedir a prática. A única exceção foi a divisão naval da

¹⁷ Evans, *Confederate military history...*, p. 100.

¹⁸ *Ibid.*, p. 100.

¹⁹ A escravidão era um impasse em comum, mas também os projetos de construção de suas nacionalidades, que passavam por questões de conflitos territoriais e fronteiriços, situações que envolviam projeção de força militar.

²⁰ Wright, “Brasil-Estados Unidos, 1831-1889...”, p. 221.

marinha norte-americana, responsável por patrulhar a costa da África, que operava em cooperação com uma força naval brasileira e as forças navais britânicas na região.

O distanciamento pode ser parcialmente explicado pelas dificuldades relacionadas ao tráfico de escravos, mas também pela disputa entre os Estados Unidos da América e a Inglaterra pela liderança na América Latina.²¹

Os problemas com os Estados Unidos da América também estão, em certa medida, relacionados às suas ambições na Amazônia e aos interesses manifestados pelo tenente Maury.

Coube ao Tenente Mathew Fontaine Maury, [...] agitar na imprensa e nas convenções dos EUA o interesse pela Amazônia. Maury queria que os americanos colonizassem o Norte do Brasil, transferindo parte da população negra dos Estados Unidos para o Vale do Amazonas. Suas ideias, inicialmente, encontraram forte apoio no Sul e entusiasmaram os expansionistas. Espalharam-se por todo o país. Inexauríveis riquezas, que Maury apontava no Amazonas, despertavam a cobiça dos americanos. A sua abertura à navegação, proibida pelo Império, constituía o ponto de partida para a campanha, que se avolumava e se desenvolvia dentro do espírito expansionista do destino manifesto.²²

A cobiça dos Estados Unidos da América gerou uma situação extremamente delicada entre o país e o Império do Brasil. Embora houvesse certa penetração de comerciantes estadunidenses no norte do País, especialmente no Pará, enfrentavam-se muitas dificuldades, principalmente na administração dos negócios a partir dos EUA como o próprio Maury possivelmente acreditava.

O governo brasileiro adotava uma posição rígida e, além de não conceder aos americanos o direito de navegar no Amazonas, também não permitiria que eles imigrassem para a região, resistindo ao impulso expansionista do destino manifesto. Segundo as palavras de Soares de Souza, “tempo virá em que o Amazonas deverá ser aberto [...], mas há de ser quando não for mais possível aos hóspedes tornarem-se senhores”.

Pode-se até imaginar que o que o Comodoro Matthew C. Perry havia feito no Japão em 1853 poderia ser replicado pelos Estados Unidos da América na região, que já estava repleta de aventureiros e até flibusteiros. No entanto, a resistência do Império do Brasil impediu essa possibilidade.

O governo brasileiro, embora não fosse completamente rígido a respeito da navegação do Rio Amazonas, não ignorava a possibilidade de conflito, como indicado por Araújo Lima na Câmara dos Deputados. Lima não apreciava a influência predominante dos Estados Unidos da América sobre os demais países da América e via os Estados Unidos como a principal ameaça. Ele acreditava

²¹ Hill, *Diplomatic relations between Brazil and the United States*, pp. 110-136, 143-144.

²² Bandeira, *Presença dos Unidos no Brasil (Dois séculos de história)*, p. 87.

que a melhor estratégia para o Brasil era imitar o desenvolvimento material dos Estados Unidos da América, tomando como referência a capacidade militar dos dois países. “O Brasil possuía então de 19 a 20 mil soldados de primeira linha contra 8.000 dos Estados Unidos, segundo informação do Deputado Manuel Felizardo”.²³

Definitivamente, o caso do Amazonas desencadeou o primeiro movimento antiamericano do Brasil. No entanto, as denúncias contra o expansionismo dos Estados Unidos não se limitaram aos bastidores da diplomacia.

De qualquer forma a demanda proposta por Maury, nos termos em que havia sido concebida, causou estranheza e não encontrou ressonância. Diante de tantas inúmeras reclamações dos deputados no Brasil, denunciou-se com veemência a desmedida ambição ianque, tal como afirmou Abreu e Lima.²⁴

Os norte-americanos nunca deixaram de voltar seus olhos para a Amazônia, mantendo negócios e até tentando promover a imigração de afro-americanos para a região. Expedições científicas também contribuíram para manter vivo o interesse na área.

As pressões pela abertura do Amazonas fazem parte de um processo de expansão iniciado antes mesmo da Guerra Civil, iniciando-se com a guerra contra o México em 1848 e seguido por uma série de viagens científicas de exploração que, na verdade, revelavam interesses em outras regiões.

Essa afirmação é tão verossímil que se comprova pelo interesse dos Estados Unidos da América nas questões do Prata, evidenciado pelo envio de uma missão científica à região no final da primeira metade do século XIX.

A deposição de Juan Manoel Rosas, o Chefe Supremo da Confederação Argentina em 1852, teve um impacto significativo na política americana no Prata, pois alterou o foco dos interesses norte-americanos naquela área, e, por conseguinte, refletiu-se nas relações dos Estados Unidos da América com o governo imperial, uma vez que a derrocada de Rosas era responsabilidade direta da ação do Império.²⁵

Em 29 de abril de 1852, Daniel Webster instruía Robert C. Shenck para dirigir-se ao Prata, “já que desde a queda de Rosas parece haver ocorrido às demais nações comerciais que vantagens podiam ser obtidas com a abertura do poderoso sistema fluvial do território da Confederação argentina”.²⁶

Além disso, a região do Prata seria palco, em 1859, de uma crise internacional entre o Paraguai e os Estados Unidos da América, em uma área sob influência do Império do Brasil, desencadeada por um desentendimento

²³ Brasil, *Annaes do Parlamento Brazileiro* —Câmara dos Srs. Deputados— 1º anno da 9ª Legislatura. Sessão de 1853, tomo terceiro, sessão em 22 de julho de 1853. Discurso do Deputado Manuel Felizardo Typ. Parlamentar, RJ, 1876, p. 349.

²⁴ Bandeira, *Presença dos Unidos no Brasil (Dois séculos de história)*, p. 96.

²⁵ Ver: Bandeira, *O expansionismo brasileiro e a formação dos Estados na bacia do Prata*.

²⁶ Wright, “Brasil-Estados Unidos, 1831-1889”, p. 230.

ocorrido em 1845 entre o presidente paraguaio Carlos López e o agente consular norte-americano Edward Hopkins.²⁷ Mas nada demoveu sul e norte de suas dissidências irreversíveis, levando os Estados Unidos à Guerra Civil. Durante esse conflito os Estados Unidos da América voltariam a ter atritos com o Brasil em decorrência dos navios de guerra confederados em águas territoriais brasileiras.

A QUASE AÇÃO NO MARANHÃO, O USS *Powhatan* E A PERSEGUIÇÃO AO CSS *SUMTER*

No dia 6 de setembro de 1861, o vapor css *Sumter* se dirigiu ao Maranhão em busca de carvão de pedra para suas máquinas, além de água e mantimentos para a tripulação. A embarcação, que vinha do Caribe, fazia uma escala em sua viagem transatlântica, cujo destino final seria o porto de Gibraltar, uma possessão britânica na entrada do Mediterrâneo.

Ao tentar chegar a São Luís, a tripulação do css *Sumter* enfrentou dificuldades que tornaram a navegação ainda mais perigosa. O navio acabou ancorando fora do porto, mas foi avistado por alguns barcos de pesca que estavam a uma pequena distância da costa. Um barco foi enviado para investigar e logo retornou com um pescador, que pilotou a embarcação com segurança até a cidade do Maranhão. Após atracar, o *Sumter* recebeu a visita de um oficial da Marinha brasileira, que parabenizou o capitão pela bem-sucedida manobra de evasão.²⁸

O *Sumter* na verdade era classificado como um cruzador. Ele deslocava 473 toneladas brutas, tinha um comprimento total de 184 pés (56 m), boca de 30 pés (9,1 m) e calado de 12 pés (3,7 m).²⁹ Contava com dupla propulsão, motor vapor de hélice única e a vela que lhe proporcionava uma velocidade de 10 nós (19 km/h). Seu armamento principal consistia em um canhão de 8 pol. (204 mm), mais 4 canhões de 32 libras (14,5 kg).

O dia seguinte ao da chegada do *Sumter* ao Maranhão era o dia da Independência do Brasil. A cidade havia assumido a sua aparência mais alegre; homens de guerra e navios mercantes se driblavam com bandeiras do convés para abrir caminho, enquanto os canhões dos primeiros trovejavam em saudação através da baía normalmente tranquila. Em meio à sua demonstração

²⁷ Araújo, “Notas sobre a expedição da marinha norte-americana ao Paraguai e o exercício de diplomacia militar 1858-1859...”.

²⁸ Semmes, *The Cruise of the Alabama and the Sumter*, pp. 34-35. É muito provável que as congratulações tenham sido em decorrência do capitão Raphael Semmes ter conseguido furar o bloqueio da União.

²⁹ *The New York Times*, p. 3, 3 de setembro de 1861. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/1861/09/03/archives/more-about-the-sumter.html>>, acessado em 11 de fevereiro 2024.

universal, só o *Sumter* permaneceu impassível. Nas palavras de Raphael Semmes:

A nação cuja bandeira ela ostentava ainda não havia sido reconhecida pelo governo brasileiro e, portanto, teria sido o cúmulo da incongruência ostentar a menor bandeira em tal ocasião. Tanto mais que a boa gente do Maranhão, embora ao que tudo indicasse pessoalmente favorável às taxas da Confederação, estava com tanto medo de se comprometer oficialmente, que não se atreveu a convidar os oficiais do navio recém-chegado para o grande baile dado pelas autoridades em homenagem ao dia.³⁰

Na segunda-feira, 9 de setembro, o Capitão Semmes desembarcou e realizou uma visita formal ao Presidente da Província Francisco Primo de Souza Aguiar. No entanto, o Presidente alegou indisposições e agendou a reunião para o meio-dia do dia seguinte.

Enquanto isso, logo após o retorno de Semmes aos seus aposentos no Hotel do Porto, ele foi visitado pelo Capitão de mar e guerra Francisco Pereira Pinto, da Marinha do Brasil, e pelo Chefe de Polícia, um amigo íntimo do Presidente.

Ambos se dirigiram ao hotel para ler a Semmes um protesto formal do cônsul dos Estados Unidos da América ao governo, contestando a permissão concedida ao *Sumter* para receber carvão ou outros suprimentos no porto. O documento alegava que o cruzador confederado não havia sido autorizado a entrar nos portos de nenhuma outra potência europeia.

O Consul dos Estados Unidos da América, além do protesto, havia preparado um comunicado para o governo da União sobre a disposição de sua tripulação e armamentos. O cônsul americano William Grath relatou que o *Sumter* tinha uma tripulação bastante internacional, e que “[...] a maior parte composta por portugueses, espanhóis e ingleses”, e estava armado “com quatro espingardas e uma Columbia de pirot de dez polegadas”, e que, naquela altura, já havia garantido onze vitórias.³¹

De acordo com o próprio Semmes, ficou decidido que a questão seria discutida na reunião marcada para o dia seguinte. O relato dessa conversa pode, talvez, ser melhor apresentado nas palavras do próprio capitão. Assim, na terça-feira, 11 de setembro, às doze horas o capitão foi recebido pelo presidente. Na entrevista estavam presentes o Chefe da Polícia e o Capitão Pinto. Semmes escreveu em suas memórias que havia mostrado ao Presidente qual era a sua comissão e que tinha lido para ele uma parte de suas instruções, segundo as quais a intensão era,

³⁰ Semmes, *The Cruise of the Alabama and the Sumter*, pp. 35-36.

³¹ Brasil, Arquivo Histórico do Itamaraty, *Carta de William Hill Grath, Cônsul Americano no Maranhão, a Henry Seward, Secretário de Estado dos Estados Unidos da América, 25 de setembro de 1861*.

[...] para mostrar-lhe que era desejo dos Estados Confederados cultivar relações amistosas com outras potências e prestar especial respeito à propriedade e aos direitos neutros; e para melhor satisfazê-lo, para que ele possa me fornecer carvão sem sair da neutralidade, e para contradizer os falsos sentimentos do cônsul dos Estados Unidos, mostrei-lhe um jornal de Trinidad, expondo o fato de que a questão da propriedade de me fornecer carvão naquela ilha havia sido formalmente submetida aos oficiais da lei de a Coroa, e decidiu a meu favor, etc.³²

O presidente anunciou então que o capitão Semmes poderia comprar todos os suprimentos que quisesse, incluindo carvão, com exceção apenas de munições de guerra. E prontamente ele afirmou que a guerra que estava acontecendo era na verdade,

[...] Uma guerra tanto em nome do Brasil como de nós mesmos, e que se fôssemos derrotados na disputa, o Brasil seria o próximo a ser atacado pelos propagandistas ianques. Estas observações foram recebidas favoravelmente, e os três cavalheiros evidentemente simpatizaram conosco.³³

O Capitão Semmes estava em plena atividade de preparação do navio, com uma leve pintura e recepção do carvão, mas também em grande expectativa sobre as notícias a respeito da guerra. “Aguardávamos ansiosamente a chegada do navio postal do Rio, pois um navio português vindo de Pernambuco nos trouxe informações de que uma grande batalha havia sido travada; que derrotamos o inimigo; e que marchamos sobre Washington”. Havia uma inegável crença e certeza na causa Confederada de sua parte e muito acertadamente de seus homens, “Queira Deus que a nossa justa causa possa assim ter triunfado!”.³⁴

A chegada do ccs *Sumter* à cidade de São Luís do Maranhão teve um impacto significativo, gerando diversos desdobramentos Além da simpatia demonstrada por parte de alguns moradores, havia uma expectativa diferente no seio da população escravizada da província. Entre eles, surgiu a esperança de que a chegada do navio estivesse relacionada à causa da libertação, acreditando que a guerra nos Estados Unidos pudesse ter alcançado o Maranhão. Essa ideia foi reforçada com a posterior chegada do *uss Powhatan*, nas palavras de Mota,

O conhecimento da Guerra Civil Americana desenvolveu-se no contexto de redes de comunicação que conectavam rotas comerciais marítimas por todo o Atlântico, combinando experiências vividas por negros e paisagens imaginadas em uma narrativa que falava tanto da escravização quanto da história americana e brasileira. Em setembro de 1861, a ancoragem do *Sumter* e do *Powhatan* no

³² Semmes, *The Cruise of the Alabama and the Sumter*, pp. 35-36.

³³ *Ibid.*, pp. 35-36.

³⁴ *Ibid.*, p. 37.

Maranhão gerou rumores de um levante em Santa Maria de Anajatuba, povoado rural localizado na margem direita do rio Mearim, a cerca de sessenta quilômetros da capital provincial. Logo após a chegada das embarcações, os libertos negros formaram clubes por toda São Luís, nos quais se reuniam com escravos para discutir o que esperar dos americanos, que presumiam abolicionistas.³⁵

De uma forma geral a cidade inteira parecia ansiosa para discutir sobre a presença dos confederados. “Diferentes partidos têm opiniões diferentes sobre o assunto: o partido da oposição na legislatura, que está em sessão, está disposto a censurar o governo pela forma como nos recebeu”.³⁶

De fato, os jornais oposicionistas fizeram duras críticas a concessão de ajuda que o governo da província havia dado ao navio *css Sumter*, e os debates em torno da decisão do presidente foram duramente contestados pelo jornal *Ordem e Progresso*.

Como se prova que o *Sumter* é um navio de guerra? Pelos papeis apresentados ao Sr. Presidente? Quem pode assegurar a legitimidade d'esses papeis? O que sabemos é que em diversos jornais o *Sumter* é tratado por “corsário”; e até um jornal d'esta cidade, a Imprensa de 9 do outubro, deu-lhe o mesmo tratamento. O que sabemos também é que o *Sumter* tem andado em verdadeiro corso, que tem feito presas em diversos lugares, como por exemplo - em Cinco-fuegos e Porto cabello. Não podia o *Sumter* entrar no nosso porto sem ser por arribada forçada; e é isso o que justamente deduz-se das palavras do Sr. Ministro d'Extrangeiros, quando disse que nos nossos portos não podiam esquivar-se, aprovisionar-se ou armar-se corsários para fazer guerra ao governo dos Estados Unidos, nem tão pouco entrar n'elles e menos demorar-se para a venda de prezas.³⁷

Na quinta-feira, dia 12 de setembro o capitão relatou em seu diário “Céu claro, com nuvens passageiras; ventos alísios frescos, como é habitual nesta estação do ano”. Segundo suas previsões, estes ventos continuarão a aumentar em força até dezembro, altura em que darão gradualmente lugar às chuvas.

Seu plano, desde o início do cruzeiro, era seguir para o Cabo de São Roque, no Rio Grande do Norte, com o objetivo de atacar o comércio do inimigo em seu trânsito em ambos os sentidos. No entanto, os fortes vendavais e as fortes correntes que estavam prevalecendo acabariam interferindo em seus planos. Embora ele tenha adiado essa decisão, o capitão ainda pretendia executá-la assim que as condições permitissem, caso a guerra continuasse.

Certa vez, foi relatado a ele que havia dois navios de guerra dos Estados Unidos da América os esperando lá fora, ao largo de Santa Anna; mas o aviso

³⁵ Mota, “On the Imminence of Emancipation: Black Geopolitical Literacy and Anglo-American Abolitionism in Nineteenth-Century Brazil”, p. 83.

³⁶ Semmes, *The Cruise of the Alabama and the Sumter*, p. 37.

³⁷ *Ordem e Progresso*, número 38, 28 de novembro de 1861, p. 2, Biblioteca Nacional.

revelou-se, segundo ele, fruto da imaginação excitada dos habitantes da cidade. A esse ponto era de completo desconhecimento do capitão que de fato havia navios da União em seu encalço. Um deles era o *uss Powhatan* do capitão David Dixon Porter.

Seja como for, o historiador estadunidense Shari Estill Hopperstad, indica que havia uma prova da atitude amigável do Brasil para com o Sul e seus cidadãos, isso se refletiu na concessão de um *status beligerante* à Confederação durante a guerra. E de alguma forma, Dom Pedro II também estendeu privilégios aos cruzadores confederados nos portos brasileiros, o que ajudou os esforços navais do Sul na atacando navios dos Estados Unidos no Atlântico Sul.³⁸

Na sexta-feira, dia 13 de setembro, a cidade ainda estava ocupada discutindo os assuntos sobre a presença do navio Confederado. No dia anterior, um deputado perguntou ao capitão Semmes se o Presidente não tinha ordenado que baixasse a sua bandeira, por não ser reconhecida. O deputado disse que a Assembleia havia solicitado uma explicação sobre a atitude que adotara em relação a eles, mas que se recusou a responder. Também foi relatado que havia dois navios de guerra esperando-os lá fora, perto do farol de Santa Anna.³⁹

No sábado, 14 de setembro, tendo terminado o abastecimento de carvão e recebido os outros suprimentos, restava negociar um saque de dois mil dólares com o Secretário da Marinha. No entanto, havia um senhor do Texas que Semmes reconheceu como sendo um “patriota”: o Sr. T. Wetson, que segundo ele, estava temporariamente em São Luís. O próprio Wetson adiantou a quantia com base na boa fé do governo confederado. Ele não apenas o ajudou, como estava muito ansioso para embarcar junto no navio confederado, se pudesse com tempo encerrar o negócio que tinha na cidade.

No domingo, dia 15 de setembro, o *Sumter* voltou a navegar rumo ao Atlântico, deixando o porto sob o comando de um piloto até estar bem afastado na Baía de São Marcos. Nenhum navio ianque foi avistado, como havia sido relatado, e após dispensar o piloto e trocar calorosa despedida com todos, incluindo o Sr. Wetson, que conseguiu embarcar, o *Sumter* seguiu em direção ao nordeste rumo ao local de cruzeiro proposto no calmo cinturão de comércios. O plano de seguir para o Cabo de São Roque foi, então, abandonado.⁴⁰

Semmes voltaria ao litoral do Nordeste em 1863 tal como havia planejado para combater o comércio da União, exatamente no trecho compreendido pelo cabo de São Roque, mas estaria no comando de outro navio, tão temeroso quanto o *Sumter*, o *css Alabama*.

No rastro do navio confederado *css Sumter*, estava a fragata blindada *uss Powhatan*, sob o comando do capitão David Dixon Porter com plena confiança

³⁸ Hopperstad, “Confederate exiles to Brazil”, p. 5.

³⁹ Semmes, *The Cruise of the Alabama and the Sumter*, p. 37.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 37.

na certeza de suas conclusões, cujo resultado de sua missão era atacar e destruir o *Sumter*.

A *Powhatan* era uma fragata blindada dotada de uma artilharia consideravelmente mais poderosa do que o navio que perseguia, possuía um canhão de cano liso Dahlgren de 11 pol. (280 mm) e 10 canhões de cano liso Dahlgren de 9 pol. (230 mm) e mais cinco canhões 12 libras (5,4 kg). Possuía um deslocamento de 3.765 toneladas, com um comprimento de 253 pés e 8 pol. (77,32 m), boca de 45 pés (14 m), calado 18 pés e 6 pol. (5,64 m). Sua propulsão era de motor a vapor com rodas de pás laterais e vela. Tinha velocidade de 11 nós (20 km/h).

Porter havia partido para o Brasil, seguindo direto para o Maranhão. No dia seguinte, após deixar o Suriname, uma das caldeiras de seu navio quebrou. Como o mar estava calmo, ele não parou para consertá-lo, mas avançou com toda a força de que sua embarcação avariada era capaz.

Chegando ao Maranhão no dia 21 de setembro, soube —para sua grande decepção— que o *Sumter* havia partido de lá apenas cinco dias antes. Segundo consta, três dias depois de sua chegada, o *Sumter* ainda estava navegando nas proximidades, provavelmente perto da entrada da Baía de São Marcos, na esperança de capturar um brigue vindo de Nova York que havia chegado e que provavelmente entrou no porto com o *uss Powhatan*.⁴¹

Porter, ao chegar em São Luís, ficou profundamente indignado com a recepção dada ao capitão Raphael Semmes e, em correspondência, ele descreveu a situação e o sentimento da sociedade em São Luís do Maranhão sobre a presença de Raphael Semmes e de seu navio *css Sumter*, segundo o capitão David Porter, ao chegar no porto,

Encontramos uma situação curiosa existente no Maranhão [...], desde o povo até o governador, estavam enlouquecidos pelo *Sumter*, e a política correndo tão alto como sempre esteve no Sul. Os brasileiros simpatizam com o homem e com os separatistas, tem-se a impressão de que o Sul estava travando uma batalha do Brasil —lutando para proteger sua propriedade em escravos. Foram proferidos discursos do Capitão Semmes ao governador e ao povo do Maranhão, nos quais usou os argumentos mais capciosos para provar que, depois do Norte ter abolido a escravatura nos estados do Sul, ela voltaria sua atenção para a abolição da escravatura no império brasileiro. É claro que a chegada do *Powhatan* foi vista com desconfiança, e uma recompensa de quinhentos dólares (feita por um

⁴¹ Soley, *Admiral Porter*, p. 129.

americano) para quem fizesse um buraco em seu casco, para que não pudesse seguir o *Sumter*.⁴²

Porter igualmente ficou muito revoltado com as cortesias que foram feitas a Semmes pelo presidente do Maranhão, que demonstrou forte simpatia pela causa da secessão. “Nestas circunstâncias”, disse ele, “não me considerei incumbido de observar qualquer etiqueta específica em relação ao governo além de disparar a saudação habitual, e solicitei ao cônsul que fizesse o governador entender que não me sentia chamado para fazer uma visita cerimonial a um governo que falhou tanto em suas obrigações”,⁴³ em relação ao tratamento dado aos Estados Unidos da América.

A esses lembretes, Porter seguiu-se com um vigoroso protesto contra a conduta do presidente ao permitir que Semmes comprasse carvão. Ao mesmo tempo, Porter esgotava todas as fontes de informação que pudesse fornecer uma pista sobre os planos de Semmes. Foram feitas indagações em todos os navios a vapor e pequenos navios-russos que acabavam de ancorar no Maranhão; os comentários casuais feitos pelos oficiais do *Sumter* uma semana antes foram cuidadosamente avaliados; e o piloto que tirou Semmes do porto foi interrogado.⁴⁴

De todas as informações possíveis, Porter concluiu que o *Sumter* não havia ido nem para o oeste, nem para a Jamaica, nem para as Ilhas de Barlavento, [no Caribe] nem para o leste [Costa da África], ou para o cabo de São Roque [Rio grande do Norte] —destinos que poderiam ter sido atraentes como locais de cruzeiro para seus ataques. Em vez disso, o *Sumter* havia tomado um curso nordeste, posicionando-se em uma rota estratégica, onde poderia interceptar navios que retornavam ao Brasil [vindos da América do Norte, Europa, Índias Orientais ou Pacífico],⁴⁵ e subiam para o Norte.

Após chegar esta conclusão, Porter deixou o Maranhão e seguiu pelas redondezas suspeitando que o *Sumter* estivesse nas proximidades. Ele tinha a mesma confiança em seu julgamento que sentiu ao deixar o Suriname; e, desta vez, também estava certo. O *Powhatan* e o *Sumter* estavam próximos, mas não se avistaram. Porter também não encontrou com nenhum navio que pudesse fornecer informações sobre o *Sumter*. Na verdade, este período da viagem do *Sumter* foi bastante monótono e sem resultados significativos.

Durante todo o período de 25 de setembro a 24 de outubro, Semmes avistou apenas um navio no dia 5 de outubro: um brigue inglês, o *Spartan*,

⁴² The *New York Herald*, 10 November 1861. Apud: Mota. On the Imminence of Emancipation: Black Geopolitical Literacy and Anglo-American Abolitionism in Nineteenth-Century Brazil, pp. 79-80.

⁴³ Soley, *Admiral Porter*, p. 130.

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ *Ibid.*

vindo de Halifax, na Inglaterra. Porter navegou sem desígnio na rota do comércio sul-americano com destino aos Estados Unidos da América até 10 de outubro, quando aportou em St. Thomas. Foi quando ele encontrou o *Spartan* e descobriu, através de uma comparação de registros, que no dia em que o navio inglês avistou o *Sumter*, o *Powhatan* estava a apenas setenta e cinco milhas (120 km) de distância dele. Dadas as oportunidades de perseguição em alto-mar, é muito provável que, se Porter tivesse certeza da posição exata de Semmes, ele teria partido a toda velocidade para enfrentar o *Sumter*, apesar das crescentes dificuldades de abastecimento que começava a enfrentar.⁴⁶

Posteriormente, o próprio Raphael Semmes verificando um relatório escrito pelo já então almirante David Porter no pós-guerra, descobriu “[...] que, em uma ocasião, estávamos a quarenta milhas (64 km); perto o suficiente, que se fosse em um dia parado, daria para ver a fumaça um do outro”.⁴⁷

Porter havia conduzido uma busca infrutífera e escreveu ao secretário da Marinha, Gideon Welles, informando que “a persegui de ponto a ponto”. Em todos os locais onde o *Sumter* poderia ter estado, não havia nenhum sinal de sua presença. “Tive que especular sobre o rumo que ela provavelmente seguiria”, e admitiu frustrado: “Não faço ideia de onde o *Sumter* está neste momento”.⁴⁸

Sem encontrar a fragata Sulista, era chegada a hora de Porter voltar para casa. Seu navio estava em uma condição que tornava imperativo um carregamento completo [de carvão] e, até que isso pudesse ser feito, ele não estava totalmente preparado para realizar a sua missão. Assim, deixou St. Thomas e dirigiu-se diretamente para Nova Iorque, aonde chegou no dia 9 de novembro, sete meses depois de ter partido do mesmo porto sob as ordens do Presidente Lincoln.

O *Sumter* capturou outros seis navios do final de novembro até janeiro de 1862, enquanto navegava em águas europeias. Em janeiro de 1862, o *Sumter* seguiu direto para Gibraltar, mas foi inesperadamente cercado por navios de guerra federais,⁴⁹ ficando praticamente impedido de sair do porto.

Após essas duas visitas a São Luís do Maranhão, uma longa série de correspondências foram trocadas entre o enviado especial dos Estados Unidos da América para o Brasil, James Watson Webb e o ministro dos negócios estrangeiros do Império do Brasil, Benvenuto Augusto de Magalhães Taques, em aguerrida discussão sobre a estada do *Sumter*.

Desde o início da guerra civil nos Estados Unidos da América, o Império do Brasil definiu a sua posição de neutralidade e deixou claro por meio de

⁴⁶ *Ibid.*, pp. 130-131.

⁴⁷ Semmes, *Memoirs of service afloat...*, p. 229.

⁴⁸ Porter to Welles, August 13 and 24, 1861, ORN, I, 1:65, 91-92, Apud: McPherson, *War on the waters*, p. 24.

⁴⁹ Hosmer, *The American civil war*, p. 109.

circulares aos presidentes de província sobre como proceder em relação a situação, sobretudo aquelas províncias que se localizavam nos litorais e que, portanto, recebiam fluxo de navios oriundos da América do Norte. Nessas circulares é possível destacar instruções sobre como proceder em relação a situações críticas de chegada de navios de ambos beligerantes aos portos das províncias.⁵⁰

No entanto, de alguma forma o documento também conferia liberdade e autonomia aos presidentes de província sobre como proceder em tais situações. Nesse contexto, o presidente da Província do Maranhão violou várias normas estabelecidas pelo governo imperial ao reconhecer o navio confederado como pertencente a uma nação beligerante e um estado independente, aceitando as patentes navais de seus comandantes. Além disso, o presidente da Província recebeu o *Sumter* como um navio de guerra e não como um corsário, e permitiu a venda de carvão e de suprimentos ao capitão Raphael Semmes, o que comprometeu a neutralidade do Império.

Essas questões foram as razões alegadas pelo ministro dos Estados Unidos da América, James Watson Webb, como o principal ponto de desentendimento e reclamações contra a atitude de recepção feita pelo presidente do Maranhão. A reclamação dos Estados Unidos da América se referiu ainda ao fato de que os Estados Unidos da América eram grandes consumidores de café brasileiro e que essas ações contrariavam e destruíam o florescente comércio entre duas nações amigas. Webb considerou a ação como uma “[...] grande quebra de neutralidade tão clara e insultantemente perpetrada pelo presidente do Maranhão”.⁵¹

Diante dessa situação, o ministro das relações exteriores do Império, Benvenuto Augusto Taques, tratou de responder com toda habilidade que cabia a ele como diplomata. “Takes respondeu aos questionamentos de Webb baseados no posicionamento do ministério anteriormente afirmados e em farta jurisprudência de cunho histórico”.⁵²

Após intensa troca de correspondências entre setembro de 1861 e julho de 1862, a situação se acalmou. Tanto o enviado Webb e o secretário de Estado americano William Seward pediram que o presidente da província do Maranhão fosse punido. Sem mais quaisquer energias para continuar a discussão, após

⁵⁰ Brasil, *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros* apresentado do anno de 1861 à Assembleia Geral Legislativa na segunda Sessão da Decima Primeira Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Conselheiro Benvenuto Augusto de Magalhães Taques. Rio de Janeiro, Typographya Universal de Laemmert, 1862. Anexo, p. 11.

⁵¹ Brasil, *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros* apresentado do anno de 1861 à Assembleia Geral Legislativa na segunda Sessão da Decima Primeira Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Conselheiro Benvenuto Augusto de Magalhães Taques. Rio de Janeiro, Typographya Universal de Laemmert, 1862. Anexo, p. 7

⁵² Miranda, “A Barreira Diplomática...”, p. 7.

as respostas do ministério, os diplomatas americanos buscaram encerrar o caso, insistindo com a demissão. Acabaram por aceitar o reconhecimento de beligerância às partes pelo Brasil, mas chamaram a atenção para os atos “intoleráveis” do presidente do Maranhão para com “piratas e corsários rebeldes”.⁵³

O ministério rejeitou qualquer punição ao presidente do Maranhão, reiterando que ele não possuía qualquer intenção em manchar a amizade dos dois países. O então ministro marquês de Abrantes, Miguel Calmon du Pin e Almeida, deu então por encerrada a questão, “na esperança de que essas explicações satisfarão ao sr. Webb”.⁵⁴ O pior ainda viria com o desafio claro do governo da União a soberania brasileira no episódio na Bahia, em fevereiro de 1864.

A AÇÃO NA BAHIA, E A CAPTURA DO CSS *FLORIDA* PELO USS *WACHUSSETT*

Diferente do que aconteceu no Maranhão, navios da União e dos Estados Confederados travaram uma batalha dentro do mar territorial do Império do Brasil, resultando em um sério impasse diplomático entre o governo imperial brasileiro e o governo dos Estados Unidos da América. O conflito foi provocado pela violação da neutralidade do Brasil, quando forças norte-americanas atacaram ilegalmente um navio confederado em um porto brasileiro, desencadeando uma crise internacional. Em fevereiro de 1864, o navio de guerra confederado css *Florida* deixou Brest, na França, e pôs-se a aterrorizar a navegação da União no Atlântico e no Caribe. Com uma tripulação de 146 marinheiros, o css *Florida* rumou em direção à costa sul-americana, mantendo sua ofensiva no mar. Como precisava de reparos e carvão, seu comandante, o tenente Charles Manigault Morris, chegou à Província da Bahia, no Brasil, na noite de 4 de outubro de 1864, após uma viagem de sessenta e um dias.⁵⁵

Embora o css *Florida* fosse classificado como um cruzador, na realidade tratava-se de um saveiro de guerra fortemente armado. Possuía seis canhões raiados de 6 pol. (152 mm) dois canhões raiados de 7 pol. (180 mm) e mais um

⁵³ Brasil, *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros* apresentado do anno de 1862 que tinha que ser apresentado à Assembleia Geral Legislativa na terceira Sessão da Decima Primeira Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Marquez de Abrantes. Rio de Janeiro: Typographya Universal de Laemmert, 1863. Anexo, p. 273.

⁵⁴ Brasil, *Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros* apresentado do anno de 1862 que tinha que ser apresentado à Assembleia Geral Legislativa na terceira Sessão da Decima Primeira Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Marquez de Abrantes, Rio de Janeiro: Typographya Universal de Laemmert, 1863. Anexo, p. 279.

⁵⁵ Owsley, *The css Florida*, p. 135.

canhão de 12 libras (5,4 kg). Tinha um comprimento de 191 pés (58,2 m), boca de 27 pés e 2 pol. (8,3 m), calado 13 pés (4,0 m). Sua propulsão era de motor a vapor e vela. Contava com uma velocidade de 9 nós (17,6 km/h) a vapor e 12 nós (22 km/h) a vela.

Sem que os confederados soubessem, o navio de guerra da União USS *Wachusett*, sob o comando do capitão Napoleon Collins, estava nas proximidades. Na manhã seguinte, os confederados avistaram o *Wachusett* enquanto ele navegava no porto de Salvador, ancorando na entrada da baía.

O USS *Wachusett* não era um navio muito diferentes do *Florida*, a não ser pelo armamento, era um grande saveiro de guerra, armado com dois canhões Parrot de 30 libras (13,6 kg) e um canhão de 20 libras (9,0 kg) e mais quatro canhões de 32 libras (14,5 kg), um canhão de 12 libras (5,4 kg) e uma arma de dois canos lisos de 11 pol. (280 mm). Possuía um deslocamento de 1.032 toneladas, tinha um comprimento de 201 pés e 4 pol. (61,37 m), boca de 33 pés e 11 pol. (10,34 m), calado 14 pés (4,3 m). Sua propulsão era de motor a vapor e vela. Tinha uma velocidade de 15,5 nós (21,3 km/h).

Naquele mesmo dia, o tenente Morris conseguiu uma entrevista com o presidente da província da Bahia, Antônio Joaquim da Silva Gomes, que expressou temores em relação a um conflito armado em águas territoriais brasileiras. Antônio Joaquim da Silva concedeu a Morris dois dias para realizar os reparos e reabastecer sua embarcação. Morris assegurou ao presidente que não tinha a intenção de iniciar qualquer confronto com o *Wachusett* e que respeitava a neutralidade do Brasil. Garantiu que não haveria problemas por parte dele e estava confiante de que o mesmo ocorreria com o *Wachusett* e seu comandante,⁵⁶ Silva o advertiu que, caso ocorresse uma batalha no porto da Bahia, a Armada Imperial seria forçada a retaliar quem atacasse.⁵⁷

Um oficial da Marinha Imperial Brasileira, o capitão de mar e guerra Gervazio Mancebo que era o comandante da divisão do 2º Distrito Naval, estava presente na reunião e sugeriu inteligentemente que a CSS *Florida* fosse transferido para mais perto da costa, para um ancoradouro, e que colocaria um navio de guerra brasileiro entre os navios beligerantes. Morris concordou prontamente e o *Florida* foi transferido.⁵⁸

Sentindo-se confiante na segurança oficialmente “garantida” pelo Brasil durante mais uma de suas paradas, que já se tornavam bastante rotineiras nos portos brasileiros, Morris concedeu folga em terra à metade da tripulação na tarde de 5 de outubro. No início daquela noite, um dos barcos do *Wachusett*, transportando o cônsul dos Estados Unidos na Bahia, Thomas F. Wilson, tentou entregar uma mensagem ao tenente Morris a bordo do *Florida*. No entanto

⁵⁶ Owsley, “The Capture of the CSS *Florida*”, pp. 46-47.

⁵⁷ Owsley, *The CSS Florida*, p. 138.

⁵⁸ Stern, *The Confederate Navy*, p. 215.

ele recusou a aceitá-la devido a referência incorreta ao seu navio, já que o documento o mencionava como “Sloop” [Saveiro] *Flórida* em vez de “css” *Flórida*.⁵⁹

O *Wachusett* enviou outro barco ao css *Florida*; ao se aproximarem, os marinheiros da União chamaram a tripulação de “rebeldes”, e perguntaram o nome do navio. Sem suspeitar que estavam sendo investigado, os confederados responderam que o navio era o *Flórida* e, em seguida, perguntaram de qual navio vinham os marinheiros no barco. Os marinheiros da União mentiram, dizendo que eram do HMS *Curlew*, e retornaram ao *Wachusett*, fora da vista do *Florida*. Quando o comandante Collins soube da identidade dos confederados, imediatamente ordenou que sua tripulação se preparasse para qualquer ação.⁶⁰

Nesse ínterim, as fortalezas de Salvador, o Forte Santa Maria e o Forte Barra foram postos em alerta máximo, e já estavam se preparando para um possível combate. Segundo o Presidente da Província da Bahia,

O que é certo, e ninguém hoje contesta, é que o vapor Florida, sob as baterias dos nossos navios de guerra, não seria capturado, e se o fosse, caro custaria ao *Wachusett* o arrojo inaudito de seu commandante, se o chefe da divisão e o commandante da corveta D. Januaria se achassem, na ocasião da arriscada aventura do *Wachusett*, no posto a que os chamavam o seu dever e a gravidade das circunstâncias.⁶¹

Ao longo do dia 6 de outubro não ocorreram incidentes até as 3h00 da manhã do dia 7 de outubro. Neste momento o *Wachusett* levantou âncora e se dirigiu para um ataque ao *Florida*. Segundo o capitão Gervazio Mancebo, informou que, durante

a madrugada o vapor dos Estados do Norte d’America – *Wachusett* sem antes ter dado demonstração de mover-se, largou rapidamente o ancoradouro em que estava, e aproximou-se do vapor dos Estados Confederados —*Florida*. Quando passava pela popa da Corveta D. Januaria onde então me achava, intimou-se lhe que desse fundo, e como não o fizesse mandei pouco depois um official á bordo intimar que tanto os navios da Divisão como as Fortalezas fariam fogo se elle atacasse o vapor *Florida*. Á esta intimação respondeo o Commandante do vapor

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ Owsley, *The css Florida*, p. 137.

⁶¹ Bahia, *Relatório* com que o exmo. sr. desembargador Antônio Joaquim da Silva Gomes entregou a administração da província ao seu sucessor o exmo. sr. doutor Luís Antônio Barbosa de Almeida em 5 de novembro de 1864, p. 31.

dos Estados do Norte—Wassuchet “que annuiria á ella, que nada mais faria e que ia voltar para o seu ancoradouro”.⁶²

Não foi o que aconteceu, pois o *Wachusett* abriu fogo com os canhões a uma distância de 1 km. No entanto, o mal tempo impediu que os projéteis atingissem o alvo, provocando um cessar fogo.

O tenente Morris, junto com metade da tripulação do *Florida*, estava em terra dormindo e, por isso, não participou da ação. No comando do *Florida* estava um tenente chamado Thomas K. Porter. Devido à escuridão, os confederados não conseguiram localizar o *Wachusett* que se aproximava, impossibilitando colocá-lo ao alcance de suas armas.

O oficial mestre Hunter ordenou que os seus homens no *Florida* levantassem a bandeira naval e abrissem fogo, eles não o fizeram com os canhões, mas com pistolas e mosquetes. Várias balas de chumbo atingiram o *Wachusett* e feriram três homens, de modo que os marinheiros da União receberam ordem de responder ao fogo com suas armas pequenas enquanto o navio manobrava para se alinhar para um ataque completo com canhões.

De acordo com o relatório do tenente Napoleon Collins do *Wachusett* enviado ao secretário da Marinha dos Estados Unidos da América Gideon Welles

Às 3 horas da manhã do dia 7 de outubro, soltamos nosso cabo e rumamos para a Flórida, a cerca de cinco oitavos de milha de distância. Uma circunstância imprevista impediu-nos de agredi-la como pretendido. Nós, no entanto, o atingimos a estibordo, derrubando seus baluartes e levando embora seu mastro de mezena e pátio principal. Este navio não ficou ferido.

Imediatamente após o golpe, recuamos, acreditando que ele iria afundar com os efeitos do golpe.

Ao recuar, recebemos alguns tiros de pistola do *Florida*, que foram devolvidos com uma saraivada e, contrariando minhas ordens, dois de meus canhões laterais foram disparados, quando ela se rendeu.

Na ausência do Capitão Morris, que estava em terra, o Tenente Thomas K. Porter, ex-Marinha dos EUA, subiu a bordo e rendeu o *Florida* com cinquenta e oito

⁶² Bahia, *Relatório* com que o exmo. sr. desembargador Antônio Joaquim da Silva Gomes entregou a administração da província ao seu sucessor o exmo. sr. doutor Luís Antônio Barbosa de Almeida em 5 de novembro de 1864, Gervazio Mancebo/Presidente da Província, Anexo AA, 1864, p. 1.

homens e doze oficiais, fazendo ao mesmo tempo um protesto oral contra a captura.

Cinco dos oficiais do *Florida*, incluindo seu comandante e o restante de sua tripulação, estavam em terra.⁶³

Nove marujos confederados saltaram para o lado do *Florida*, sendo feridos quando os marinheiros da União dispararam contra eles com mosquetes enquanto tentavam escapar. Os confederados, no entanto, conseguiram chegar em terra. Um cabo foi anexado ao *Florida* e o *Wachusett* começou a rebocar o prêmio para fora do porto. Só então os brasileiros no Forte Barra abriram fogo com seus canhões.

Os tiros passaram zunindo pelo *Wachusett*, mas nenhum deles o atingiu. Collins então avistou dois navios da Marinha Imperial Brasileira, a corveta a vapor *Paraense* e a corveta a vapor *D. Januaria*, se preparando para seguir em direção ao seu navio, tendo a *Januaria* também disparado seus canhões.⁶⁴ Collins declinou ao combate, e ordenou que seus homens navegassem o mais acelerado que pudessem, mandando-os desfraldar inclusive as velas para aproveitar o vento favorável. Os navios brasileiros ainda iniciavam a perseguição, quando o *Wachusett*, mesmo rebocando o *Florida*, escapou a toda máquina. O capitão Mancebo preferiu não os perseguir, o que causou imensa frustração às tripulações das corvetas brasileiras.

É possível que se os brasileiros tivessem alcançado o *Wachusett*, haveria uma dura batalha, pois, os dois navios eram bem armados, a corveta *Paraense* possuía 1 canhão de 70 libras (31,7 kg), 3 canhões de 68 libras (30,8 kg), ou seja, 3 canhões de 8,12 pol. (206 mm), além de 2 canhões Whitworth com calibre de 9 pol. (230 mm). A corveta *D. Januaria* dispunha de 14 canhões obuseiros de 30 mm.⁶⁵

As forças confederadas sofreram a perda de pelo menos cinco homens mortos, nove feridos, além de doze oficiais e cinquenta e oito tripulantes capturados. Permaneceram no Brasil o tenente Morris, quatro oficiais e setenta e um homens. Por outro lado, a Marinha da União teve três homens feridos,

⁶³ Collins, Napoleon. Capture of css Florida by uss Wachusett, October 7, 1864. Report of Commander Napoleon Collins, U.S. Navy, commanding U.S.S. Wachusett, of the seizure by that vessel of C.S.S. Florida. *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*, Series 1, vol. 3, Washington, Government Printing Office, 1896, pp. 255-256.

⁶⁴ Bahia, *Relatório* com que o exmo. sr. desembargador Antônio Joaquim da Silva Gomes entregou a administração da província ao seu sucessor o exmo. sr. doutor Luís Antônio Barbosa de Almeida em 5 de novembro de 1864, Gervazio Mancebo/Presidente da Província, Anexo AA, 1864, p. 1

⁶⁵ Mendonça, *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*, pp. 195-196; pp. 89 e 147-148.

sendo apenas um em estado grave. Na versão do tenente Morris, em seu relatório ao comando das forças navais Confederadas na Europa ele informou que,

Assim que o tenente Porter foi ouvido se rendendo, quinze membros de nossa tripulação saltaram ao mar para escapar da captura, dos quais apenas seis conseguiram, os nove restantes foram baleados na água por homens no castelo de proa e nos barcos do Wachusett. O Sr. Hunter foi ferido e vários homens mortos. O inimigo prendeu uma corda no mastro de proa do Florida, e, depois de escorregar o cabo, rebocou-o para o mar. Procurei pessoalmente o presidente o mais rápido possível, mas não consegui obter mais informações dele. No dia 8 enviei um protesto ao presidente, do qual lhe envio uma cópia. No dia 10 o nosso agente foi informado pelo intérprete que o presidente não pretendia responder ao meu protesto, pois o Governo Confederado não tinha sido reconhecido pelo Brasil [...].⁶⁶

O navio confederado foi enviado aos Estados Unidos como prêmio, apesar dos protestos do Brasil, alegando que isso era uma clara violação de sua soberania. Isso significou o fim da carreira do css *Florida* como navio de guerra confederado, que durante o seu segundo cruzeiro, havia apreendido dois navios e destruído onze.⁶⁷

O *Florida*, durante os seus dois anos de operações contra o comércio da União, foi um dos investimentos militares mais lucrativos feitos pela Confederação. Os danos que causou foram físicos, imediatos e de longo alcance, mas não poderiam ter sido alcançados sem a liderança de comandantes engenhosos, operando contra todas as adversidades,⁶⁸ um deles era o próprio tenente Charles Manigault Morris, que acabou por ficar fora de ação por ter confiado nas garantias de neutralidade em um porto internacional.

O comandante Collins foi levado à corte marcial e condenado por violação dos direitos territoriais brasileiros, no entanto, o veredicto foi anulado pelo secretário da Marinha dos Estados Unidos, Gideon Welles. Collins ganhou fama e eventual promoção por sua ousada captura do navio confederado.

Sabe-se que havia cartas incentivando a captura de navios confederados nos portos brasileiros, apesar das convenções internacionais de neutralidade, mas em contrário, tais cartas foram enviadas pelo Ministro Webb ao Secretário de Estado dos Estados Unidos da América, William H. Seward, já em maio de

⁶⁶ Morris, Charles Manigault, Capture of CSS Florida by USS Wachusett, 7 October 1864. Report of Lieutenant Morris, C.S.Navy, late commanding C.S.S. Florida, of the seizure of that vessel by the U.S.S. Wachusett, October 7, 1864 at Bahia, Brazil. *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*, Series 1, vol. 3, Washington: Government Printing Office, 1896, pp. 631-633.

⁶⁷ Owsley. *The css Florida*, p. 135.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 156.

1863.⁶⁹ Algum tempo antes do encontro de outubro na Bahia, o próprio Webb encorajou o comandante, na presença de quatro oficiais do *Wachusett*, a atacar, abalar ou afundar qualquer cruzador confederado nos portos brasileiros, e que ele facilmente acalmaria o governo sul-americano.⁷⁰ O Cônsul Wilson, que serviu sob o Ministro Webb, estava, naturalmente, a par das suas comunicações e apelos e aparentemente partilhava o seu fervor patriótico.

A 28 de novembro de 1864 em Newport News, Virgínia, o *Florida* chegou ao fim de sua carreira quando afundou em circunstâncias duvidosas após uma colisão com uma balsa de tropas da *United States Army Transport (USAT) Alliance*. O *Florida*, portanto, não poderia ser entregue ao Brasil em cumprimento à uma ordem judicial final e tampouco poderia voltar a integrar as fileiras da Marinha dos Estados Confederados.

Segundo consta, foi especulado que o naufrágio não foi um acidente, e sim, um estratagema encorajado pelo então almirante David Dixon Porter, que não queria que o navio fosse entregue à Marinha Imperial do Brasil e por extensão devolvido à Marinha Confederada. Portanto, ele estaria envolvido no afundamento do *Florida*. David Dixon Porter é o mesmo oficial que estava no comando da fragata *USS Powhatan*, quando caçava o *css Sumter* no Maranhão em 1861.

A postura adotada pelo governo imperial na Bahia foi consideravelmente diferente do ocorrido no Maranhão dois anos antes, possivelmente refletindo a aplicação mais rígida das normas de neutralidade estabelecidas pelo governo Imperial.

No entanto, podemos inferir que, ao contrário do que aconteceu no Maranhão, houve um confronto direto em Salvador. De uma forma ou de outra, o Estado brasileiro tentou conter a situação por meio de ações coercitivas das duas fortalezas e dos navios da marinha imperial, ancorados na Baía de Todos os Santos, em resposta à ação do *Wachusett* contra o *Florida*.

SOB O SIGNO DA DIPLOMACIA DURANTE A GUERRA CIVIL

Logo no início da administração de Lincoln William Seward foi nomeado Secretário de Estado, e seu aliado de lutas políticas, o “General” James Watson Webb, foi designado como ministro dos Estados Unidos da América junto ao Império brasileiro.⁷¹

⁶⁹ Hayes, “The Loss of the CSS Florida: High Level Conspiracy or Convenient Accident?”, pp. 7-8; Owsley, “The Capture of the css *Florida*”, pp. 52-53.

⁷⁰ Hayes, “The Loss of the css Florida: High Level Conspiracy or Convenient Accident?” p. 8; Owsley, *The css Florida*, pp. 150-151.

⁷¹ *Ibid.*, p. 232.

Esse foi o início da Guerra Civil, em 1861, e, nesse contexto, as relações entre Brasil-Estados Unidos da América se tornaram realmente tensas. De maneira semelhante ao ocorrido durante a Guerra da Cisplatina, em 1827, quando os Estados Unidos da América pressionaram pela concessão de autonomia ao Uruguai, o governo brasileiro, ao começar a guerra civil nos Estados Unidos da América, concedeu aos Estados Confederados o status de beligerantes, mas mantendo uma postura de neutralidade em relação ao conflito na América do Norte.

Ao tomar essa atitude, o Governo do Brasil, de forma indireta, reconheceu a existência do estado confederado. Em outras palavras, isso equivalia ao reconhecimento de sua condição como país, o que gerou grande descontentamento no governo da União.

Na ocasião, o Ministro dos Negócios Estrangeiros, Magalhães Taques, compareceu à Câmara dos Deputados para justificar a aplicação dos direitos internacionais aos Confederados.⁷²

Em termos muito práticos, isso significava que os navios confederados poderiam usar os portos brasileiros como parte de sua estratégia, para o descontentamento de Lincoln. Mais perto do fim da guerra, o Brasil decidiu a favor do governo de Washington, mas as relações entre os dois países já haviam sofrido alguns danos naquela época.⁷³

Quando o general James Watson Webb chegou ao Brasil, como ministro do governo norte-americano, ocorreu o incidente no Maranhão. Esse episódio levou Webb a fazer duras críticas, registradas tanto em suas memórias como nos despachos diplomáticos que enviou ao governo em Washington, detalhando todos os pormenores sobre os ocorridos.⁷⁴

Havia uma espécie de identidade em comum com a sociedade escravista brasileira e os sulistas confederados, evidenciada pela imensa recepção dispensada a Rafael Semmes ao chegar ao Maranhão, e em alguma medida pelas ações da marinha imperial em Salvador contra o USS *Wachussets*, alegando o fato de que a soberania brasileira havia sido atingida.

Embora, naquele momento, o triunfo da União já se delineasse, o Governo Imperial decidiu não mais reconhecer nos confederados o caráter de beligerantes, o que facilitou a resolução amigável do problema. No entanto, o diplomata Miguel Maria Lisboa temia as consequências dessa na política imperial, que de fato se concretizou. “A emancipação dos escravos nos Estados Unidos gerava pressões para levar o Brasil a seguir o mesmo caminho, conforme observou

⁷² Bandeira, *Presença dos Unidos no Brasil (Dois séculos de história)*, p. 99.

⁷³ Burns, A aliança não escrita..., 2003, p. 59; Hill. *Diplomatic relations between Brazil and the United States*, pp. 152-153, 158-159; Fontaine, *Brazil and the United States Toward a Maturing Relationship...* p. 13.

⁷⁴ Wright, “Brasil-Estados Unidos, 1831-1889”, p. 233.

José Antônio Saraiva, Ministro dos Negócios Estrangeiros”.⁷⁵ Não à toa que havia uma expectativa inclusive junto aos escravos, como visto anteriormente.

Com o fim da guerra, as relações Brasil-Estados Unidos da América também começaram a mudar. Alguns dos veteranos confederados, insatisfeitos com a derrota, decidiram se mudar para o Brasil. Isso animou as elites brasileiras⁷⁶ por muitas razões, entre elas, paradoxalmente, a valorização de um discurso de civilização.

Houve um incentivo à imigração de populações do Sul dos Estados Unidos da América para as províncias do Brasil, reforçado pela continuidade do sistema escravista, que ainda se mantinha fortemente enraizado no Império do Brasil.⁷⁷ As elites conservadoras do Império, viam esse tipo de imigração como algo positivo.

Durante a guerra contra o Paraguai, os Estados Unidos tentaram intermediar uma negociação de paz entre os países envolvidos. Em dezembro de 1866, o Congresso dos Estados Unidos da América aprovou uma resolução recomendando ao Departamento de Estado que oferecesse sua mediação para encerrar o conflito. A principal justificativa era que a continuação da guerra prejudicava o comércio da região e ameaçava as instituições republicanas na bacia do Prata. O secretário de Estado dos Estados Unidos da América propôs a suspensão das hostilidades na região e a imediata abertura de negociações de paz, com a ideia de que o presidente dos Estados Unidos da América atuasse como mediador.⁷⁸

Apesar do discurso oficial de neutralidade, havia, na prática, uma simpatia pelo Paraguai. Nesse clima de desconfiança, as atitudes dos diplomatas norte-americanos nos países envolvidos no conflito foram marcadas por ambiguidades. Isso se refletia na ação dos comandantes dos navios de guerra da marinha americana que operavam na região, os quais frequentemente ignoravam o bloqueio imposto e, por vezes, quase entraram em atrito com os navios da marinha imperial brasileira.⁷⁹

Durante a guerra, a opinião pública tanto na América do Sul como nos Estados Unidos da América tendia a favor do Paraguai, enquanto os norte-americanos se apresentavam como supostos mediadores do conflito. O general Mac Mahon, por exemplo, que substituiu o Charles Washburn como ministro dos Estados Unidos da América no Paraguai, escreveu no New York Times em 1870 que o líder paraguaio era um “verdadeiro cavaleiro, um acadêmico” e um “bravo”.⁸⁰

⁷⁵ Bandeira, *Presença dos Unidos no Brasil (Dois séculos de história)*, p. 102.

⁷⁶ Burns, *A aliança não escrita...*, p. 59.

⁷⁷ Schoultz, *Estados Unidos: poder e submissão*, p. 102.

⁷⁸ Doratioto, *Maldiva guerra: nova história da Guerra do Paraguai*, p. 257.

⁷⁹ *Ibid.*, p. 259.

⁸⁰ *Ibid.*

No entanto, também havia vários agentes diplomáticos e políticos dos EUA que expressavam um apoio velado ao Brasil e ao desejo do império em desarticular completamente o Paraguai. Um desses apoiadores foi justamente Charles Washburn, que havia sido expulso do Paraguai acusado de conspiração.⁸¹

A postura ambígua dos Estados Unidos da América em relação ao Império reflete o clima constante de desconfiança que permeava a relação entre os dois países. Essa tensão, em muitos aspectos, era resquício de atritos mal resolvidos desde a Guerra Civil Americana, como os incidentes no Maranhão e na Bahia, além da pressão norte-americana pela abertura do rio Amazonas. Eram dificuldades de relacionamento que, como um fantasma, assombravam os dois desde suas formações como países e, posteriormente, como Estados Nacionais.

Podemos ainda observar que, antes do início do conflito da Tríplice Aliança, já havia sido construída uma relação peculiar, marcada por um caminho tortuoso e repleto de desconfianças. Essa dinâmica tensa não deixou de influenciar os eventos subsequentes, com as rusgas persistindo ao longo da Guerra do Paraguai e reverberando como um poderoso agente gerador de tensões.

Após o término da guerra e ao longo de todo o século XIX, continuaram aparecendo cismas e questões mal resolvidas, mesmo durante a República. Exemplos disso incluem a intervenção dos Estados Unidos da América na Revolta da Armada (1891-1894) e as reivindicações norte-americanas em relação à anexação do Acre pelo Brasil, oficializada em 1903 pelo Tratado de Petrópolis.

CONCLUSÃO

As ações perpetradas tanto pelo CSS *Sumter* quanto pelo CSS *Florida*, demonstram claramente que os comandantes de ambos os navios operaram em circunstâncias extremamente desafiadoras, conduzindo operações corsárias e sem dispor de portos confiáveis que pudessem receber provisões adequadas. Tanto Raphael Semmes como Charles Manigault Morris tiveram que recorrer a portos brasileiros cuja simpatia demonstrada pelos presidentes das províncias revelara uma certa afinidade pela causa confederada.

Por outro lado, o pragmatismo político do presidente da província da Bahia, que aparentemente buscava preservar a integridade de ambos os navios, acabou revelando a intenção de perseguir o USS *Wachusett*, que rebocava o CSS *Florida* como presa de guerra. Ao evocar a inviolabilidade da integridade territorial do Brasil pelo comandante Napoleon Collins, ele paradoxalmente indicou a sua

⁸¹ Sobre as opiniões a respeito do Paraguai, ver: Washburn, *The history of Paraguay...*, p. 530.

insatisfação com o ocorrido contra o navio confederado, autorizando disparos de canhões contra a fragata da União e ordenando a sua perseguição por um vapor da Marinha Imperial ancorada em Salvador.

A aparente tranquilidade vivida pelo *Sumter* no Maranhão, contrastou severamente com a experiência do *Florida* em Salvador. No entanto, podemos imaginar qual teria sido o desfecho caso o *Powhatan* tivesse encontrado o navio sulista no ancoradouro do cais da sagrada em São Luís do Maranhão. Certamente, o capitão David Porter teria destroçado o navio confederado ou sido destruído na tentativa.

As reclamações provenientes do governo da União também revelam as dificuldades enfrentadas pelos Estados Unidos da América ao lidar com um país claramente escravista como o Brasil. Essas dificuldades não eram novas, e já representavam um óbice na construção das relações entre os dois países desde o início da segunda metade do século XIX. Questões como o tráfico de escravos e as intenções manifestadas pelo tenente Mathew Fontaine Maury, que desejava abrir a navegação do rio Amazonas eram vistas pelos brasileiros como um ato de cobiça o que, de fato refletia os interesses expansionistas dos Estados Unidos da América.

Em outro cenário, na bacia do Prata, a vitória brasileira sobre o líder da Confederação Argentina, Juan Manoel Rosas, em 1852, reacendeu o interesse dos Estados Unidos da América em projetar sua influência na região, a ponto de quase provocar uma guerra com o Paraguai em 1859, uma área sob forte influência brasileira.

No entanto, em 1861, com o início da guerra civil americana, a dualidade política do império, cuja simpatia pela causa confederada abalaria as relações entre o Brasil e a União, criaram situações que quase resultaram a uma crise diplomática real.

Outros navios confederados operaram ao longo da costa brasileira no decorrer da guerra, chegando inclusive a entrar em portos brasileiros, como o css *Alabama*, também comandado por Raphael Semmes, o css *Georgia* e o css *Tuscaloosa*. Naturalmente, navios da União os perseguiam, trazendo à tona uma série de incidentes que demandam mais pesquisas. As fontes estão disponíveis, mas suas narrativas precisam ser devidamente exploradas e analisadas.

As dificuldades nas relações entre Brasil e Estados Unidos da América, reapareceram durante a guerra contra o Paraguai (1865-1870). Embora a mediação dos Estados Unidos da América parecesse ser bem-intencionada, ela carregava uma certa dubiedade, refletida tanto em parte da opinião pública quanto entre servidores estadunidenses encarregados de interceder no conflito. No período pós-guerra essas tensões continuaram a surgir em diversos momentos, mesmo após a Proclamação da República no Brasil, em 1889. As

relações voltaram a se complicar durante a Revolta da Armada (1891-1894), e na questão da anexação do Acre, em 1903.

A narrativa aqui apresentada demonstra como dois casos aparentemente sem grande relevância revelaram desconfianças que, de maneira inesperada, impactariam na construção das relações internacionais entre os dois países nos anos seguintes. São, portanto, questões que merecem ser investigadas mais a fundo.

FUENTES IMPRESAS

- Bahia, *Relatório* com que o exmo. sr. desembargador Antônio Joaquim da Silva Gomes entregou a administração da província ao seu sucessor o exmo. sr. doutor Luís Antônio Barbosa de Almeida em 5 de novembro de 1864.
- Brasil, *Annaes do Parlamento Brazileiro* – Câmara dos Srs. Deputados – 1.º anno da 9.ª Legislatura. Sessão de 1853, tomo terceiro, sessão em 22 de julho de 1853. Discurso do Deputado Manuel Felizardo Typ. Parlamentar, RJ, 1876.
- Brasil, Arquivo Histórico do Itamaraty, *Carta* de William Hill Grath, Cônsul Americano no Maranhão, a Henry Seward, Secretário de Estado dos Estados Unidos da América, 25 de setembro de 1861.
- Brasil, *Relatório* da Repartição dos Negócios Estrangeiros apresentado do anno de 1861 à Assembleia Geral Legislativa na segunda Sessão da Decima Primeira Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Conselheiro Benvenuto Augusto de Magalhães Taques. Rio de Janeiro: Typographya Universal de Laemmert, 1862.
- Brasil, *Relatório* da Repartição dos Negócios Estrangeiros apresentado do anno de 1862 que tinha que ser apresentado à Assembleia Geral Legislativa na terceira Sessão da Decima Primeira Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Marquez de Abrantes. Rio de Janeiro: Typographya Universal de Laemmert, 1863.
- Bullock, James Dunwody, *The secret service of the Confederate States in Europe, or, How the Confederate cruisers were equipped*, New York, G.P. Putnam's Sons, 1884.
- Collins, Napoleon, Capture of css *Florida* by uss *Wachusett*, 7 October 1864. Report of Commander Napoleon Collins, U.S. Navy, commanding U.S.S. Wachusett, of the seizure by that vessel of C.S.S. Florida. *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*, Series 1, vol. 3, Washington, Government Printing Office, 1896, pp. 255-256.
- Evans, Clement Anselm, *Confederate military history: a library of Confederate States history*, Atlanta, Confederate Pub. Co., 1899.
- Hayes, Mark. *The Loss of the css Florida: High Level Conspiracy or Convenient Accident?*, Unpublished manuscript, on file at the Hampton Roads Naval Museum, Norfolk, Virginia, 1993.
- Hendren, Paul, “The Confederate Blockade Runners”, *United States Navy Institute Proceedings*, April 1933, vol. 59, no. 362.

- Hosmer, James Kendall, *The American civil war*, volume 2, Harper & Brothers Publishers, New York, London, 1913.
- Morris, Charles Manigault, Capture of css *Florida* by css *Wachusett*, 7 October 1864. Report of Lieutenant Morris, C.S.Navy, late commanding C.S.S. Florida, of the seizure of that vessel by the U.S.S. Wasusett, October 7, 1864 at Bahia, Brazil. *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*, Series 1, vol. 3, Washington: Government Printing Office, 1896, pp. 631-633.
- Ordem e Progresso*, número 38, 28 de novembro de 1861, p. 2, Biblioteca Nacional.
- Semmes, Raphael, *Memoirs of service afloat, during the war between the states*. Baltimore, Kelly, Piet & Co. 1869.
- Semmes, Raphael, *The Cruise of the Alabama and the Sumter*. New York, Carleton Publisher, 1864.
- Soley, James Russell, *Admiral Porter*, New York, D. Appleton, 1903.
- Washburn, Charles, A. *The history of Paraguay, with notes of personal observations, and reminiscences of diplomacy under difficulties*, Boston, Lee & Shepard; New York, Lee, Shepard, and Dillingham, 1871.

REFERENCIAS

- Araújo, Johny Santana de, “Entre a aproximação e a quase guerra: a política externa norte-americana no Paraguai (1845-1859)”, *Revista História Unisinos*, vol. 22, núm. 1, janeiro-abril, 2018. doi: <https://doi.org/10.4013/htu.2018.221.07>
- Araújo, Johny Santana de, “Notas sobre a expedição da marinha norte-americana ao Paraguai e o exercício de diplomacia militar 1858-1859”, *Navigator*, vol. 20 núm. 39, 2024, pp. 85-103.
- Bandeira, Luiz Alberto Moniz, *O expansionismo brasileiro e a formação dos Estados na bacia do Prata: Argentina, Uruguai e Paraguai – da colonização à guerra da Tríplice Aliança*, Rio de Janeiro, Revan/ EdUnB, 1998.
- Bandeira, Luiz Alberto Moniz, *Presença dos Unidos no Brasil (Dois séculos de história)*, 2^a ed., Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978.
- Blair, Jayne E., *The Essential Civil War: A Handbook to the Battles, Armies, Navies And Commanders*, Jefferson, North Carolina, McFarland & Company, Inc., 2006.
- Burns, E. Bradford, *A aliança não escrita: O Barão do Rio Branco e as relações Brasil-EUA*, Brasília, Funag, 2003.
- Calore, Paul, *Naval Campaigns of the Civil War*, Jefferson, McFarland & Company. Inc. Publisher, 2002.
- Doratioto, Francisco Fernando Monteoliva, *Maldita guerra: nova história da Guerra do Paraguai*, São Paulo, Companhia das Letras, 2002.
- Fontaine, Roger W., *Brazil and the United States Toward a Maturing Relationship*. American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1974.
- Foner, Eric, “The Causes of the American Civil War: Recent Interpretations and New Directions”, *Civil War History*, vol. 20, núm. 3, September 1974, pp. 197-214. doi: <https://doi.org/10.1353/cwh.1974.0073>

- Foner, Eric, “The Contested History of American Freedom”, *The Pennsylvania Magazine of History and Biografia*, vol. 137, núm. 1 (January 2013), pp. 13-31.
doi: <https://doi.org/10.5215/pennmaghistbio.137.1.0013>
- Freehling, William, *The South vs. The South. How AntiConfederate Southerners Shaped the Course of the Civil War*, Nova Iorque, Oxford University Press, 2001.
- Hill, Lawrence F., *Diplomatic relations between Brazil and the United States*, Durham, Duke University Press, 1932.
- Hopperstad, Shari Estill, “Confederate exiles to Brazil”, Graduate Student Theses, Master of Arts, Montana State University, 1963.
- McPherson, James M., *Battle cry of freedom: The Civil War Era*, New York, Oxford University Press, 1988.
- McPherson, James M., *War on the waters: the Union and Confederate navies, 1861-1865*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2012.
- Mendonça, Mário F. e Vasconcelos, Alberto, *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*, 3^a edição, Rio de Janeiro, SDGM, 1959.
- Miranda, José Augusto Ribas, “A Barreira Diplomática: Brasil, Estados Unidos e o caso Sumter – 1861”, *Encontro Estadual de História* Anpuh/RS, 2014.
- Mota, Isadora Moura, “On the Imminence of Emancipation: Black Geopolitical Literacy and Anglo-American Abolitionism in Nineteenth-Century Brazil”, Dissertation requirement for the degree of Doctor of Philosophy, Brown University. Department of History, 2017.
- O’flaherty, Daniel, “The Blockade That Failed”, *American Heritage*, August 1955, vol. 6, no. 5.
- Owsley, Frank L., *The css Florida: Her Building and Operations*, Tuscaloosa, University of Alabama Press, Originally copyrighted 1965, University of Pennsylvania Press, 1987.
- Owsley, Frank L., “The Capture of the css Florida”, *American Neptune*, núm. 22, 1962, pp. 45-54.
- Parish, Peter J., *The American civil war*, New York, Homes & Meier, 1976.
- Schoultz, Lars, *Estados Unidos: poder e submissão. Uma história da política norte-americana em relação à América Latina*, Bauru, EDUSC, 2000.
- Stern, Phillip Van Doren, *The Confederate Navy: A Pictorial History*. New York, De Capo Press, 1992.
- Woods, Michael E., “What Twenty-First-Century Historians Have Said about the Causes of Disunion: A Civil War Sesquicentennial Review of the Recent Literature”, *Journal of American History*, vol. 99, núm. 2, September 2012, pp. 415-439.
doi: <https://doi.org/10.1093/jahist/jas272>
- Wright, Antônia F. de Almeida, “Brasil-Estados Unidos, 1831/1889” Em Holanda, Sérgio Buarque de (org.), *História Geral da Civilização Brasileira*, (6^a edição) Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2004.