

A GUERRA DE SECESSÃO NA BAÍA DE TODOS OS SANTOS

O combate do USS *Wachusett* versus *CSS Florida*

In war there is no substitute for victory.
(General Douglas MacArthur)

JOSÉ GÓES DE ARAÚJO**
Professor

ALGUMAS NOTAS SOBRE O RELACIONAMENTO INTERNACIONAL BRASIL-ESTADOS UNIDOS NO SÉCULO XIX

O Brasil, com problemas no Paraguai, não tomava oficialmente partido na guerra civil norte-americana, mesmo tendo conhecimento de que os confederados sulistas dispunham de uma estrutura de Estado e formavam um poder à parte desde 1863. Os sulistas aguardavam o reconhecimento internacional, pelo menos dos governos da França, Inglaterra e Espanha¹. O Império, por sua vez, considerava legal

unicamente o governo da União (nortista), até que novas circunstâncias recomendassem a abertura de vias diplomáticas com o outro governo. Apesar desta premissa, o Brasil mantinha uma dúbia neutralidade no conflito. Considerava que o estado de beligerância da União com os Confederados era um assunto interno dos Estados Unidos, mas agia, em muitas oportunidades, demonstrando sua simpatia pelos sulistas².

A União, nortista, não aceitava a posição brasileira, porém não era do seu interesse um conflito, pois passariam a ser hostis milhares de quilômetros de costa atlântica onde comercializavam e se abasteciam. Cer-

* N. R.: Na guerra não há substituto para a vitória.

** N. R.: Diretor do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia.

1 CARVALHO, D. *História Diplomática do Brasil*. Cap. 20, página 357 e seq. Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1959.

2 WILDBERGER, A. *Os Presidentes da Província da Bahia*. Grav. 116/7. Tipografia Beneditina, 1949, página 473.

tamente criaria sérios atritos com as potências europeias e poderia ser um estímulo ao desenvolvimento militar do Brasil, principalmente da Marinha de Guerra.

Além da faceta do interesse comercial, havia outra menos explícita. As nações europeias detentoras de grandes forças navais mantinham profundos vínculos comerciais com o Império brasileiro e não ficariam impassíveis, convindo, portanto, evitar um possível confronto. Por sua vez, como o Brasil não dispunha de respaldo tecnológico e industrial para enfrentar os Estados Unidos como um todo ou mesmo só os estados do Norte, pretendia manter suas relações internacionais sem alteração.

A diferença entre os dois países já era enorme. Naquela época, os oito principais estaleiros norte-americanos, apoiados pelas suas usinas siderúrgicas, já haviam construído cerca de 8 mil navios, 1.600 nos estados do Sul em guerra separatista³.

Os interesses geopolíticos e comerciais concorriam para manter a paz, e, em contrapartida, o peso do conhecimento de que os cruzadores confederados usavam nossos portos⁴ não era suficiente para que a União rompesse as relações diplomáticas com o Império, e, quando isto aconteceu, foi por iniciativa própria e sem autorização pessoal do seu ministro no Brasil.

Os atritos da União não eram só com o Brasil; aconteciam também com as grandes potências. Com a Inglaterra foram alguns pequenos entreveros, motivados mais pela exaltação dos comandantes dos navios da União, como no incidente ocorrido no Atlântico Norte, quando o navio inglês HMS *Trent* foi abordado pelo USS *San Jacinto* e dele retirados à força dois emissários confederados.

Os Estados Unidos discordavam, também, da França, desde 1848, alegando que aquela monarquia, para aumentar sua área de influência na América do Sul, pretendia aproveitar-se das condições hereditárias inerentes àquele sistema.

Esses fatos e desconfianças criavam motivo para que os norte-americanos combatessem de luvas brancas o Império do Brasil, quer ajudando Artigas na Banda Oriental e López no Paraguai ou criando incidentes navais na Guerra Cisplatina¹. Durante aquela década, persistia na União (nortista) a política tradicional contrária ao nosso regime monárquico. Além disso, havia diferença de mentalidade das duas nações. Entre os diversos pontos controversos estava a manutenção do sistema escravagista pelo Brasil, semelhante aos Estados Confederados.

O espírito imperialista e expansionista norte-americano era contrabalançado pelos seus próprios interesses geopolíticos e comerciais, resultando num equilíbrio quase instável e agressivo, bem representado, aliás, pelo tratamento diferenciado e duro da União para com o Brasil.

O Império, inconformado com o apoio político, o treinamento militar e o fornecimento de armas da União norte-americana a López, do Paraguai, chegou ao ponto de barrar a passagem do Cruzador norte-americano USS *Wasp* com destino a Assunção, levando o emissário Washburn¹.

Sem sombra de dúvidas, o crescente valor das trocas comerciais pesava na balança do relacionamento Brasil/Estados Unidos, mas era insuficiente para coibir as demonstrações de simpatia do Império pelos confederados, pois em muitas oportunidades abrigara os navios

3 The Genesis of the Confederate Navy. In *Confederate Military History*.

4 N. A.: O CSS *Alabama*, considerado o mais eficiente dos cruzadores confederados¹⁹, foi construído na Inglaterra, como outras belonaves sulistas, tais como o CSS *Georgia* e o CSS *Florida*.

do Sul e proibira, de acordo com as leis internacionais, a permanência, por mais de um ou dois dias, dos barcos armados do Norte.

Os protestos dos nortistas, contra a "proteção" dada aos navios confederados, afloravam de todos os níveis.

Os frustrados comandantes do USS *Powhatan* e do USS *Mohican*, da União, revoltados com a atitude das autoridades brasileiras, manifestaram suas intenções de apresarem os barcos sulistas, mesmo que em águas territoriais tivessem de enfrentar as fortalezas do Império. Neste caso particular, referiam-se irritados contra o acolhimento e abastecimento do CSS *Sunter*, navio sulista, em São Luís do Maranhão.

Mais ao sul, os capitães dos portos de Santos e de Santa Catarina proibiram a permanência do USS *Mohican*, cruzador da União, que tinha a missão de caçar, no Atlântico Sul, os navios dos confederados⁵. Em novembro deste mesmo ano, talvez devido às pressões da União, o Cruzador CSS *Tuscalosa* não obteve permissão de se abastecer e foi obrigado a se retirar do porto de Santa Catarina no mesmo dia da chegada⁶.

O ministro da União no Brasil, General Webb, apresentava protestos cada vez mais grosseiros e arrogantes, que concorriam para exacerbar os ânimos, a ponto de chegar, poucos anos depois, ao rompimento das relações diplomáticas e quase à abertura do estado de beligerância

O ministro da União no Brasil, General Webb, apresentava protestos cada vez mais grosseiros e arrogantes, que concorriam para exacerbar os ânimos, a ponto de chegar, poucos anos depois, ao rompimento das relações diplomáticas e quase à abertura do estado de beligerância⁷.

O General Webb, corrupto e falido, devia uma grande soma, US\$52.000,00, ao Banco dos Estados Unidos e, provavelmente, por este motivo tentava extorquir

do Império grandes indenizações pelos incidentes com os navios mercantes norteamericanos *Nebo*, *Edna* e *Caroline*.

Passados os anos, com o ambiente mais calmo, ficou comprovado que as acusações de *ladrão*, feitas pela imprensa do Império ao Ministro Webb, tinham fundamento. Após análise detalhada, o procurador geral dos Estados Unidos considerou o valor da indenização cobrada extorsivo e mandou devolver

ao Brasil a quantia original paga pelo *Caroline*, com juros de 6% ao ano. Naquela oportunidade descobriram que Webb havia embolsado US\$ 9.500,00.

Esses incidentes ficaram conhecidos como o dos dois W – de Webb e *Wasp* – e

⁵ BANDEIRA, L. A. Moniz. *Relações Brasil-EUA no Contexto da Globalização. Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Edição revista do *Presença dos Estados Unidos no Brasil*; Ofício de 19 de novembro de 1864, Taques a Lisboa); Ofícios de 16 de junho de 1863, de 21 de abril de 1863 e de 18 de novembro de 1863, de Miguel Maria Lisboa, Ministro do Brasil nos EUA, ao M. de Abrantes; Abrantes a Webb, de 5 de setembro de 1863; Minutas 280/3/11); Senac – SP – 1997.

⁶ TEXAS MARINE DEPARTMENT. *The Cruisers and Commerce Raiders*. Texas, USA.

⁷ Ver nota 5.

só se resolveram depois da queda da fortaleza de Humaitá, em 5 de agosto de 1868, quando então foi liberada a passagem da belonave para buscar o Ministro Washburn e asilados políticos na legação norte-americana em Assunção.

Outro fato a ser considerado é que o Ministro norte-americano no Paraguai, Washburn, com grande prestígio em Washington junto ao seu governo, teceu intrigas que vingaram nos meios políticos daquela capital. Washburn propagava que o Paraguai era uma república, quando na realidade não passava de uma brutal ditadura e o Brasil era uma monarquia protegida pelos imperialistas europeus.

Na verdade, diferiam as duas nações, Brasil e União – uma monarquia, a outra república –, mas não em liberdade democrática. Convém lembrar que ao abolir a escravidão, em 1888, o Brasil deu igualdade de direitos aos negros, enquanto nos Estados Unidos os negros só passaram a usufruir os mesmos direitos que os brancos no governo de Kennedy, na década de 1960⁸.

Apesar de tudo, anos depois, ao ser liberada a correspondência do General Webb, descobriu-se que ele reconhecia para o Secretário de Estado Seward que o Brasil era “rico, poderoso e progressista e somente o ignorante e preconceituoso pode justificar sua simpatia para com López

com alegação de que ele chama o Paraguai de república”⁹.

O agravamento do relacionamento deve-se ao Ministro norte-americano McMahon, que, nomeado para mediar o conflito, tomou partido tão explícito a favor de López que foi por este nomeado executor do seu testamento, e ao Ministro Webb, que reativou os casos dos navios acima citados.

O resultado era o esperado. No dia 10 de maio de 1869, o Império cortava as relações diplomáticas com os Estados Unidos.

Quando foi substituído o Secretário de Estado norte-americano, Seward, amigo pessoal de Webb, por Hamilton Fish, este mandou revisar o caso e devolveu as indenizações pagas indevidamente pelo Brasil, revertendo a situação à normalidade no final do mesmo ano de 1869.

O resultado era o esperado. No dia 10 de maio de 1869, o Império cortava as relações diplomáticas com os Estados Unidos

OS ATRITOS MOTIVADOS

PELOS CRUZADORES CONFEDERADOS CSS ALABAMA E CSS FLORIDA

No dia 22 de junho de 1864, em frente a Cherbourg, na França, trava-se provavelmente a última batalha entre navios de guerra de madeira – CSS *Alabama* versus USS *Kearsarge*. O “baixar do pano” desta era foi assistido por cerca de cinco mil espectadores situados nas praias e colinas da região, entre eles o pintor Manet¹⁰.

8 Em plena Segunda Guerra Mundial, no Dia da Invasão (da Normandia), os operários da fábrica de aviões Wright, em Milwaukee, fizeram greve contra a transferência de sete negros para seu departamento⁷.

9 GRAHAM, R. *Escravidão, Reforma e Imperialismo*. Editora Perspectiva, SP, 1979.

10 GUEROT, M. & FARB R. M. “The Wreck of the CSS *Alabama*”. In *National Geographic Society Magazine*, nº 186, 1964.

Vitorioso na peleja foi o Cruzador da União USS *Kearsarge*, que destruiu um dos mais eficientes navios de guerra que o mundo jamais conhecera.

O cruzeiro do CSS Alabama

O CSS *Alabama*, na sua curta vida de 22 meses, desde a entrega na Grã-Bretanha aos Confederados, disfarçado em barco mercante, até a sua destruição, afundou ou apresou 63 barcos mercantes e uma belonave da União e nunca fundeu em qualquer porto norte-americano, apesar de ter navegado próximo a Galveston, porto sulista situado na ilha e baía do mesmo nome, no Golfo do México. Era procurado, como o CSS *Florida* e o CSS *Georgia*, em todos os mares do mundo. Apresou baleeiros nortistas em

Fernando de Noronha¹¹, esteve em Salvador, Bahia, em maio de 1863, quando se reabasteceu, fez reparos e descansou sua tripulação¹², com a aquiescência do governo imperial. Zarpou para o sul e para o leste até Cingapura. Abasteceu-se na volta, em frente à nossa Ilha da Trindade, ponto notório de encontro de flibusteiros e corsários, e dali seguiu para a Europa, onde foi descoberto no porto de Cherbourg. Saiu e enfrentou bravamente o seu adversário

Era um ponto de honra para o governo ianque a destruição a qualquer custo dos cruzadores sulistas que tantos prejuízos lhe causavam, e, para atingir este objetivo, distribuíram 18 cruzadores nos sete mares do mundo

com a artilharia em melhores condições bélicas, e foi afundado.

Era um ponto de honra para o governo ianque a destruição a qualquer custo dos cruzadores sulistas que tantos prejuízos lhe causavam, e, para atingir este objetivo, distribuíram 18 cruzadores nos sete mares do mundo à procura dos predadores dos seus navios mercantes.

Frustrados, sem conseguir encontrá-los e com as continuadas perdas, acionaram a

Inglaterra como construtora do corsário. Após alguns anos, em 1872, a Corte Internacional considerou que a União deveria receber 15 milhões de dólares como indenização pelas embarcações destruídas ou apresadas pelo CSS *Alabama*.

*
* *

Os cruzeiros de

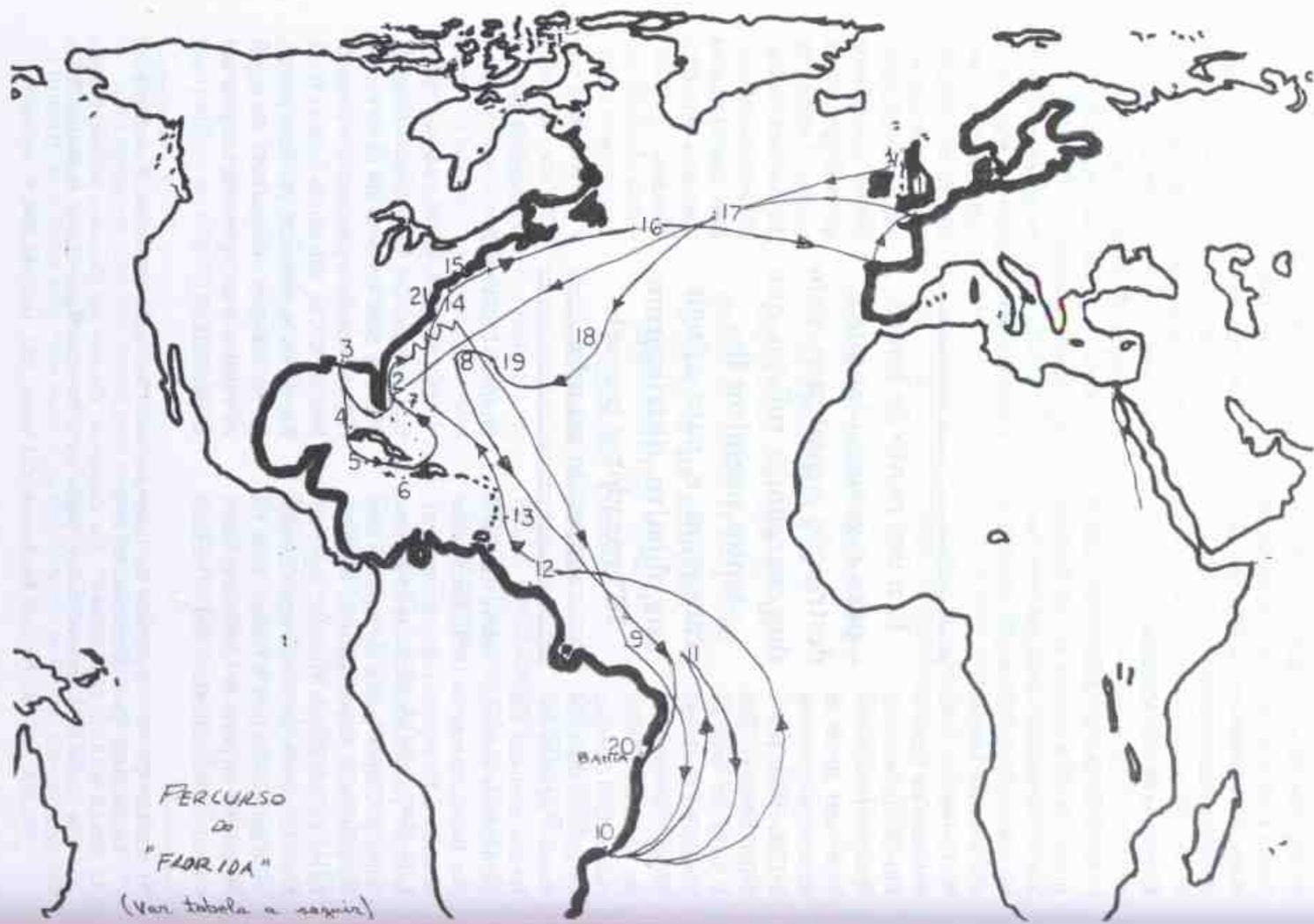
Maffit no CSS Florida

Em Liverpool, no Rio Mersey, noroeste da Inglaterra, o estaleiro William C. Miller & Sons terminou um navio comercial e o transferiu para outro, o Fawcett, Preston & Co., situado no mesmo rio, a fim de ser motorizado. Ao ficar pronto, foi batizado com o nome *Oreto*, em seguida vendido a um agente de compras dos confederados¹².

¹¹ MENDONÇA, M. F. *Repositório dos Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3ª ed. Serviço de Documentação Geral da Marinha. RJ, 1959.

¹² TEXAS MARINE DEPARTMENT. *The Confederate Cruisers and Commerce Raiders*. Capítulo "The Cruiser and Commerce Raiders". página 5 a 7. Navy and Marine History Association. Texas, USA.

WALTER, J. F. *Inst. For Civil War Resarch. CSS Florida. USA. 1987. Ver. 1998.*



PERCORSO

do

"FLORIDA"

(Ver tabela a seguir)

Número	Data	Descrição
1	22/03/1862	O navio <i>Oreto</i> zarpa de Liverpool como mercante, levando carvão e mantimentos para a travessia do Atlântico. No comando, o Capitão James M.N. Maffit.
2		Aporta em Nassau, carrega abastecimentos e a tripulação é dizimada pela febre amarela.
3		Com a tripulação reduzida, numa viagem épica, fura o bloqueio da União e chega a Mobile, Alabama.
4	19/01/1863	O <i>Oreto</i> , depois de armado como cruzador corsário, recebe o nome de <i>CSS Florida</i> . O capitão Maffit assume o comando e, nesta data, faz sua estreia capturando e queimando o <i>Estelle</i> .
5	22/01/1863	Navegando ao sul de Cuba, faz mais duas vítimas: o <i>Windward</i> e o <i>Corrisam</i> .
6		Infilete mais para o sul e o <i>Jacob Bell</i> também é apresado e incendiado.
7	13/03/1863	Neste dia, próximo às Bahamas, captura e incendeia o <i>Aldebaran</i> e o <i>Star Peace</i> .
8	28/03/1863	O <i>Lapning</i> teve mais sorte. Foi apresado e comissionado como um 'tender' (navio auxiliar) recebendo, para confundir o inimigo, o nome de <i>Oreto</i> . A tripulação foi cedida pelo <i>CSS Florida</i> e completada por prisioneiros que se ofereceram como mercenários. Ruma para o sul.
9	17/04/1863	No norte do Brasil, captura e incendeia o Cliper <i>Commonwealth</i> , que levava uma carga avaliada em US\$100.000,00.
10	23/04/1863	Encontra na altura do Rio de Janeiro a barca <i>Henrietta</i> . Depois do ataque, envia escaleres levando todos os prisioneiros para a costa.
11	6/05/1863	Ruma para o norte e, na altura de Pernambuco, captura o <i>Clarence</i> e o comissiona como cruzador auxiliar, com o mesmo nome. Investe no comando o Tenente Read. O <i>Clarence</i> e o <i>Tacony</i> , este último também apresado e comissionado, pelo capitão Maffit, destruíram ou apresaram 23 embarcações.
	13/05/1863	O 'Príncipe dos Corsários', como apelidaram o Capitão Maffit, ordenou a volta do <i>CSS Florida</i> para o sul e, em frente ao Rio de Janeiro, faz outra presa, o <i>Crown Point</i> , que levava uma preciosa carga.
12	6/06/1863	Chega ao norte da América do Sul, na costa do Suriname, e incendeia o <i>South Cross</i> .
13	14/06/1863	O <i>CSS Florida</i> , desafiador, adentra o Caribe e captura o <i>Red Gauntlet</i> , perto de Barbados.
	16/06/1863	Na mesma área, encontra uma nova vítima, o <i>B. F. Hoxie</i> .
	23/06/1863	O Capitão Maffit dirige-se para o Atlântico, e, ao sul das Bermudas, captura o <i>V. H. Hill</i> e o incendeia. Nesta área, ele libera todos os prisioneiros. Os navios da União varrem o Caribe à procura do já famoso corsário.

Número	Data	Descrição
14	7/07/1863	Maffit ruma para o norte, acompanhando a costa dos EUA e, em frente a New Jersey, captura o <i>Sunrise</i> e transfere os prisioneiros para o mesmo, liberando o barco.
15	8/07/1863	Captura duas embarcações da União e as incendia em frente ao Cabo May, em New Jersey. Eram o <i>W. B. Nash</i> e o <i>Rienzi</i> , que navegavam juntos para mútua proteção.
16	16/08/1863	No ponto mais ao norte de sua trajetória, na posição 47° N * 51° W, faz sua última vítima do ano. O <i>CSS Florida</i> estava necessitando de abastecimentos, reparos nas máquinas, munição, manutenção geral das armas e limpeza do casco. Maffit então resolveu ir para Europa. Durante os últimos meses do ano, procurou e encontrou abrigo em portos da Inglaterra, França e Espanha, mas os agentes da União sempre o descobriam. Solicitavam a detenção do cruzador-corsário, o que impedia a execução de reparos de maior monta. A saúde do Capitão Maffit estava debilitada e ele então solicitou a aposentadoria, que lhe foi concedida com honras.
17	28/03/1864	Sob o comando do substituto, o Capitão C. M. Morris, o <i>CSS Florida</i> zarpa e, na Lat 50° 11m N e 34° 25 m W, captura o <i>Avon</i> e, para treinar a tripulação, é afundado a tiros de canhão.
18	18/05/1864	Foi a vez do <i>George Latimer</i> , na Lat 34° 55m N e Long 55° 13m W. Depois deste afundamento, o <i>CSS Florida</i> praticamente desapareceu por dois meses e, em vão, os cruzadores da União o procuram.
19	17/06/1864	Rumando para o sul, captura e afunda o <i>W. C. Clarke</i> .
	19/06/1864	Nesta data, em frente a Cherbourg, na França, o Cruzador-Corsário <i>CSS Alabama</i> , com mais de 70 navios apresados e afundados desde o seu lançamento em Liverpool, em 1862, como o casco N° 290, enfrenta o <i>USS Kearsage</i> e é derrotado. Seu recorde nunca foi superado por qualquer outro corsário.
	1/07/1864	Próximo às Bermudas, afunda na mesma semana o <i>Harriet Steven</i> e o <i>Golconda</i> . Parte em seguida para o Caribe, mas não encontra presas. Segue para o Atlântico Sul.
	16/09/1864	Na altura de Pernambuco, faz sua última vítima. Captura e incendia o <i>Mondamin</i> .
20	4/10/1864	Necessitando reparos em uma das máquinas, aportou em Salvador, porto da Bahia, selando seu destino.

Zarpou da Inglaterra em 23 de março de 1862 como navio mercante, levando carvão e mantimentos suficientes para atingir o mais próximo porto confederado, mas desviou-se para Nassau, onde um tênder o aguardava. Em plena faina, foram surpreendidos pela ordem do governador cassando o direito de receber armas, munições, mantimentos e carvão, obrigando-os a se deslocarem para a deserta Green Bay, onde fizeram a transferência¹³.

Depois de armado e treinada a tripulação, o *Oreto* mudou de nome, sendo comissionado como CSS *Florida*, em 17 de agosto, sob o comando do veterano *Lieutenant* John Newland Maffit – CSN¹⁴.

Naquele porto, a desgraça os atingiu na forma de febre amarela, quase liquidando toda a tripulação. Ficaram reduzidos a alguns oficiais, um carvoeiro e quatro marinheiros de convés. Com esta reduzida tripulação, Maffit, um grande marinheiro, zarpou numa viagem desesperada e chegou a Cuba. Ali o comandante foi atingido pela doença. Reabastecido o barco e apesar de doente, Maffit seguiu em frente. Furou o bloqueio dos navios da União sob uma chuva de projetis, sem capacidade para revidar por falta de tripulantes, e chegou ao porto confederado de Mobile, onde fundeu à sombra do Forte Morgan. Rearmado e com uma nova guarnição em boas condições de saúde, furou novamen-

te o bloqueio, voltando para Nassau, onde recebeu uma carga adicional de carvão e saiu à caça, no dia 16 de janeiro de 1863¹⁵.

Durante seis meses, navegou no Atlântico Norte, no Atlântico Sul e no Caribe, capturando e afundando muitos barcos da União.

Como necessitava ser docado para limpeza do casco e manutenção geral, inclusive do motor, dirigiu-se para a França, onde chegou a 27 de julho de 1863, mas só foi para o estaleiro quase um mês depois, em 23 de agosto. Os serviços necessários foram maiores do que supunham e duraram até 12 de fevereiro de 1864, quando então

voltou ao mar sob comando do Tenente C. Maurgault Morris, que substituíra o veterano John Maffit, afastado por motivo de saúde.¹⁶

O CSS *Florida* aproou para as Índias Ocidentais; do outro lado do Atlântico; na viagem foi combatendo, afundando ou apresando navios da União. Chegou a Barbados, abasteceu-se e voltou a

cruzar o Atlântico. Desta vez subiu beirando a costa da União norte-americana, atacando seus navios antes de infletir para leste, para o porto de Tenerife, nas Ilhas Canárias.¹⁷

O INCIDENTE CSS FLORIDA VERSUS USS WACHUSETT DESCRITO PELOS BRASILEIROS

No final do mês de setembro de 1864, o Cruzador USS *Wachusett*, da União, chega

13 Idem.

14 Idem.

15 Idem.

16 Idem.

17 Ibidem.

à Baía de Todos os Santos procedente de alto-mar, para reabastecimento e descanso da tripulação, pois navegava muitos meses à procura, como diziam, dos piratas confederados¹⁸. Fundeou em local designado pelo capitão do porto, em meio a dezenas de embarcações. (Ver fig. 1)

Dois dias após, no final da tarde de 4 de outubro de 1864, procedente de Tenerife, com 62 dias de viagem, adentra a baía o CSS *Florida*, logo percebido pelo Comandante Napoleão Collins, do navio da União¹⁹, e pelo chefe da Divisão do 2º Distrito Naval²⁰, a bordo da Corveta brasileira *D. Januária*. Convém ressaltar que o navio brasileiro era a vela e com armamento bem inferior a qualquer dos dois navios norte-americanos, confederado ou da União, ambos propulsionados a hélice e vela.

O CSS *Florida* era um dos corsários mais intensamente procurados, pois destruíra e apresara, até aquele momento, 37 navios do Norte, entre eles o *Tacony* e o *Clarence*, que foram adaptados como cruzadores auxiliares e que, por sua vez, apresaram mais 23 embarcações.

O CSS *Florida* era um dos corsários mais intensamente procurados, pois destruíra e apresara, até aquele momento, 37 navios do Norte, entre eles o *Tacony* e o *Clarence*, que foram adaptados como cruzadores auxiliares e que, por sua vez, apresaram mais 23 embarcações

O Comandante Morris certa feita ainda desafiara o governo da União, conclamando-o a enviar um navio de guerra para bater-se com o dele²¹.

O Comandante Collins, do cruzador da União, não poderia ter mais sorte: o inimigo que desafiara os Estados Unidos e causara tantos prejuízos estava ao seu alcance. Mesmo que saísse das águas territoriais e da proteção velada do Império, não o deixaria escapar.

Era uma questão de honra e de defesa do bem público dos cidadãos da União, como alegou posteriormente à Corte Marcial.

Imediatamente colocou sua belonave de prontidão, aumentou o fogo da caldeira e, em consequência, a quan-

tidade de fumaça que saía da chaminé. Aguardou sua oportunidade ao longo do desenrolar dos acontecimentos.

À noite do mesmo dia, enquanto assistia a uma representação artística no Teatro São João, o presidente da província da Bahia, Desembargador Antônio Joaquim da Silva Gomes, recebeu uma visita no seu camarote: "Um distinto cavalheiro, súdito de uma nação amiga, procurou-me, seriam nove para

18 GOMES, Antônio Joaquim da Silva. *Fala do Presidente da Província da Bahia na Abertura da Assembléa Legislativa em 5 de novembro de 1864*. Páginas 32 a 82. Ed. Typographia Pongetti.

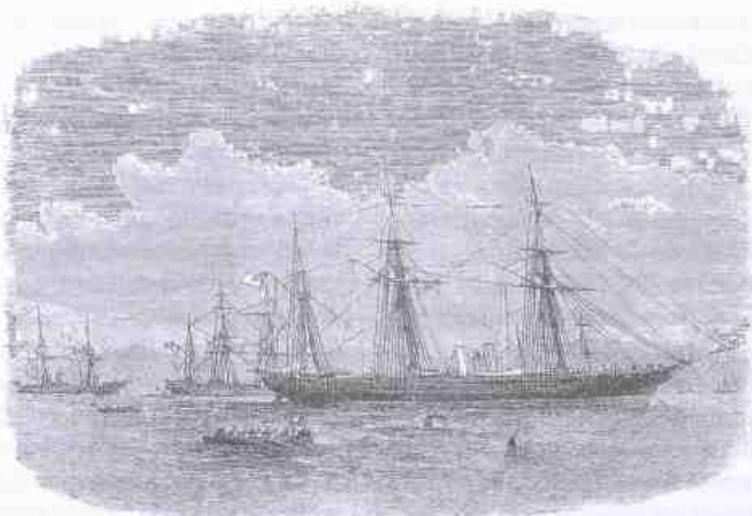
MANCEBO, Gervásio. Carta ao Presidente da Província do Comandante da Divisão do 2º Distrito Naval, em 5 de outubro de 1864.

19 RUSH, R. & WOODS, R. H. *Official Records - Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. Série I, volume 3, p. 254 e seg. USA, 1896.

20 MANCEBO, Gervásio. Carta ao Presidente da Província do Comandante da Divisão do 2º Distrito Naval, em 5 de outubro de 1864.

21 WILSON, T.F. Carta do Cônsul dos Estados Unidos (União) ao Presidente da Província da Bahia, em 5 de outubro de 1864.

THE LATE DEFEAT OF THE REVOLUTARY OF BRAZIL.



THE BATTLE OF ST. JACQUES AND THE DEFEAT OF THE REVOLUTARY OF BRAZIL. (Continued from page 316.)

There will be little doubt, that the capture of the Florida, the largest of the fleet, will be a great blow to the cause of the rebels. It will also be a great blow to the confidence of the rebels in the success of their cause. It will also be a great blow to the confidence of the rebels in the success of their cause. It will also be a great blow to the confidence of the rebels in the success of their cause.



VIEW OF BAHIA FROM THE TERRACE GARDENS.

"A extraordinária ação perpetrada pelo comandante do Vapor de Guerra *Wachusett*, dos Estados Unidos, no porto neutro da Bahia, no dia 7 último, quando um ataque súbito foi feito contra o Vapor *Florida*, pertencente aos Estados Confederados e, depois de alguns minutos de luta, foi audaciosamente levado embora (rebocado de sob a proteção da Marinha e fortes do Brasil). Devemos ao Reverendo C. G. Nicolay, capelão inglês na Bahia, pelos meios que nos permitiram publicar a ilustração deste estranho procedimento. Uma das nossas gravuras representa a posição dos dois navios norte-americanos com a corveta brasileira entre eles, no ancoradouro usual para belonaves antes do movimento hostil do *Wachusett*. A posição está em frente ao Forte da Gamboa e o Forte do Mar, inquestionavelmente dentro dos costumes do porto."

"A segunda gravura, ligada aos acontecimentos, é uma vista parcial da cidade da Bahia a partir do Passeio Público..." (Da revista *The Illustrated London News*)

dez horas, e deu-me a desagradável notícia de haver acabado de fundear neste porto o Vapor confederado *Florida*²².

Desencadeava-se naquele momento uma série de engodos, recuos, arrogância e ameaças, culminando, alguns dias depois, com um ato de guerra fratricida em nossas águas, humilhando a nossa soberania.

Se a tripulação do *CSS Florida*, no momento da chegada, percebeu ou não a presença do inimigo ou confiou na inviolabilidade do Império, continua uma incógnita²³.

O Comandante Morris deu folga a cerca de 70 homens, entre oficiais e subalternos da sua tripulação, e os acompanhou a terra para tratar dos assuntos de interesse de seu navio junto às autoridades brasileiras. A guarnição de vigilância, que permaneceu a bordo, ficou sob o comando do Tenente Porter²⁴ e era bastante reduzida, pois haviam sido transferidos muitos deles para tripular os navios apresados, transformando-os em cruzadores auxiliares.

A polícia do porto, na pessoa do oficial de Visitas – J. E. Menezes²⁵ –, também acusou a chegada do vapor confederado ao seu superior, informando que solicitavam carvão e víveres e que o Comandante Morris “mostrara desejos de ter uma entrevista com sua Excia” (sic). Como “sua

Excia.” designava o presidente da província, o Desembargador Antônio Joaquim da Silva Gomes, o fato é que, na correspondência, a polícia do porto não demonstra preocupação.

No dia imediato, 5 de outubro de 1864, o cônsul norte-americano da União, Thomas F. Wilson, levou pessoalmente ao presidente da província um ofício arrogante exigindo o apresamento e que os oficiais e tripulação fossem detidos e suspenso “qualquer auxílio adjutório, que hajam de ser dados neste porto” (sic)²⁶, pois que, o Cruzador *Florida*, “... de combinação com o pirata *Alabama*, violou a soberania do Governo Imperial do Brasil, aprisionando e destruindo navios pertencentes a cidadãos dos Estados Unidos da América dentro das águas territoriais brasileiras, perto da Ilha de Fernando de Noronha, em abril de 1863” (sic)²⁶, complementando “à viva voz algumas requisições”²⁷.

O Desembargador Silva Gomes, presidente da Província da Bahia, respondendo ao cônsul, “disse-lhe o que esperava da sua honra e lealdade, assim como do seu cavalheirismo para com uma nação amiga dos Estados Unidos, que empregasse ele os meios convenientes para que o Vapor *Wachusett* permanecesse no porto inofensivo, respeitando nossa nacionalidade. O

22 GOMES, Antônio Joaquim da Silva. *Fala do Presidente da Província da Bahia na Abertura da Assembléia Legislativa em 5 de novembro de 1864*. Páginas 32 a 82. Ed. Typographia Pongetti.

23 RUSH, R. & WOODS, R. H. *Official Records – Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. Série 1, volume 3, p. 254 e seg. USA, 1896.

24 AMBROSE, S. E. *O Dia D ...* Capítulo 26, página 610. Op. Cit. *Milwaukee Journal*, de 7 de junho de 1944. Ed. Civilização Brasileira, 1997.

25 WILSON, T.F. Carta do Cônsul dos Estados Unidos (União) ao Presidente da Província da Bahia, em 5 de outubro de 1864.

26 MENEZES, J.E. Registro do oficial de Visitas da Polícia do Porto da Bahia, em 5 de outubro de 1864.

27 GOMES, Antônio Joaquim da Silva. *Fala do Presidente da Província da Bahia na Abertura da Assembléia Legislativa em 5 de novembro de 1864*. Páginas 32 a 82. Ed. Typographia Pongetti.

WILSON, T.F. Carta do Cônsul dos Estados Unidos (União) ao Presidente da Província da Bahia, em 5 de outubro de 1864.

CARVALHO, D. *História Diplomática do Brasil*. Cap. 20, página 357 e seg. Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1959.

Cônsul Wilson assegurou-me com palavra de honra que o vapor de sua nação se conservaria pacífico, respeitador da soberania e dignidade do Império" (sic)²⁸. No mesmo ofício, datado de 5 de outubro de 1864, o presidente da província informa que o Governo Imperial reconheceu o caráter beligerante e, como o Cruzador CSS *Florida* pertence aos Estados Confederados, "Ihe podem ser prestados socorros que a humanidade prescreve"²⁹, de acordo com o Direito Internacional, sem infringir a nossa neutralidade, "não podendo portanto admitir a primeira parte da reclamação do cônsul, mas que só será concedida ao cruzador dos confederados o tempo necessário para os reparos e abastecimento". Quanto à segunda parte da reclamação, o Desembargador Silva Gomes não reconhece "que o Vapor *Florida* anteriormente houvesse violado a neutralidade"³⁰ e, no caso afirmativo, não seria ao referido cruzador permitido entrar nos nossos portos, e o presidente da província jamais praticaria "... os atos que exige o Sr. Cônsul, os quais importariam num rompimento hostil, sem intervenção do governo supremo do Estado, o único competente para autorizá-lo" (sic)³¹.

Neste mesmo dia, atende ao pedido de audiência do Comandante C. Maurgault Morris, do CSS *Florida*, e concede ao cruzador dos confederados o direito de permanecer no porto por 48 horas, podendo ainda comunicar-se com a terra.

A decisão acima foi comunicada por ofícios, datados de 5 de outubro (o mesmo dia da audiência citada acima), ao comandante do 2º Distrito Naval e ao capitão do Porto, ao inspetor da Alfândega e ao chefe de Polícia³².

As diversas autoridades notificadas responderam, na mesma data, confirmando que tomariam as necessárias providências de vigilância, para que "não se infringam as disposições do Aviso Circular de 23 de junho p.p. do Ministério dos Negócios Estrangeiros" (sic)³³.

O inspetor da Alfândega foi mais cauteloso, pois, para prevenir desembarque de qualquer mercadoria e embarque de material bélico, ou mesmo de novos tripulantes aqui contratados, designou o Cúter *Vigilante* para exercer a fiscalização³⁴.

No mesmo dia 5, o Comandante C. Maurgault Morris, do CSS *Florida*, solicita que sejam "feitos no Arsenal do Governo"

28 GOMES, Antônio Joaquim da Silva. Fala do Presidente da Província da Bahia na Abertura da Assembléia Legislativa em 5 de novembro de 1864. Páginas 32 a 82. Ed. Typographia Pongetti.

29 Idem.

30 Idem.

31 Idem.

GOMES, A J da S. Ofício do Presidente da Província da Bahia ao Cônsul dos Estados Unidos (União), em 5 de outubro de 1864

32 GOMES, A J da S. Ofício do Presidente da Província da Bahia ao Cmte. do 2º Distrito Naval, em 5 de outubro de 1864.

GOMES, A J da S. Idem.

33 MANCEBO, G. Ofício do Comandante Divisão do 2º Distrito Naval ao Presidente da Província, em 6 de outubro de 1864.

CAMPOS, J T C. Ofício do Inspetor da Alfândega ao Pres. da Província, em 5 de outubro de 1864.

CAMPOS, J. T. C. Ofício do Inspetor da Alfândega ao Guarda-Mor, em 5 de outubro de 1864.

BRUM, B. C. Ofício do Inspetor da Tesouraria da Fazenda ao Presidente da Província, em 6 de outubro de 1864.

BRUM, B. C. Ofício do Inspetor da Tesouraria da Fazenda ao Presidente da Província, em 6 de outubro de 1864.

BRUM, B. C. Ofício do Inspetor da Tesouraria da Fazenda ao Presidente da Província, em 6 de outubro de 1864.

(sic) os reparos necessários e indispensáveis, nomeando e descrevendo os mesmos³⁵.

O Presidente Silva Gomes, preocupado para não ser ludibriado com falsas informações, enviou, logo após o recebimento dos officios acima referidos, uma solicitação urgente ao inspetor do Arsenal de Marinha para que o mesmo "designe o Mestre Maquinista d'esse Arsenal, a fim de que, entendendo-se com o respectivo comandante (do CSS *Florida*), examine o estado da máquina do mesmo vapor, e declare o tempo que pode ser preciso para os concertos de que carece" (sic)³⁶.

As providências foram tomadas imediatamente pelo Arsenal de Marinha, pois, ainda no dia 5 de outubro, informava ao presidente que o navio confederado necessitava de pelo menos cinco dias

para os reparos, que constariam em "pôr todo o tubo de alimentação das caldeiras, um outro da mesma caldeira e mais dois que estão em conexão com os cilindros" (sic)³⁷.

Silva Gomes, cientificado, autoriza a execução das obras³⁸, concedendo os cinco dias, ou seja, um prazo maior para estadia do CSS *Florida* no porto do que o informado ao cônsul³⁹.

Certamente o cônsul e o comandante norte-americanos tomaram conhecimento indiretamente da dilatação do prazo.

No dia imediato, o inspetor do Arsenal

de Marinha, talvez com receio de se meter em complicações, oficia à Secretaria da Presidência, perguntando a data inicial para a contagem do prazo⁴⁰.

Ainda não terminara o dia quando o Comandante Morris, do CSS *Florida*, recebeu do Comandante Collins um desafio para um duelo. O desafiante alegava que a Secretaria de Estado da Marinha da União recebera um

convite do Comandante Morris para enviar uma embarcação armada a fim de bater-se com seu navio. No desafio, permitia ao desafiado a escolha de um local "...em qualquer ponto conveniente

**O Mestre Soares da Silva,
do Cúter Vigilante, informa
que caíra o gurupés do
USS *Wachusett*, e o mastro
da gata do atacado, mas o
assaltante não interrompeu
o seguimento, passou à
frente, soltou as amarras
do navio confederado,
amarrou uma espia e
iniciou o reboque**

35 RODRIGUES, J. M. Inspeção do Arsenal de Marinha no CSS *Florida*, em 5 de outubro de 1864.

MORRIS, M.C. Carta do Comandante do CSS *Florida* ao Presidente da Província, em 6 de outubro de 1864.

36 GOMES, A. J. da S. Officio do Presidente da Província ao Inspetor do Arsenal de Marinha, em 5 de outubro de 1864.

37 RODRIGUES, J. M. Inspeção do Arsenal de Marinha no CSS *Florida*, em 5 de outubro de 1864.

38 GOMES, A. J. da S. Officio do Presidente da Província ao Inspetor do Arsenal de Marinha, em 6 de outubro 1864.

39 BARRETTO, L. M. A. F. Officio da Secretaria da Presidente da Província da Bahia ao Inspetor do Arsenal de Marinha, em 6 de outubro de 1864.

40 Idem.

e fora d'este porto, e da jurisdição do Governo Brasileiro" (sic)⁴¹.

Não sabemos se o Comandante Collins ignorou o desafio, ou estava aguardando o reparo do seu barco para responder, e por isto tenha ficado despreocupado em terra, confiado na inviolabilidade das águas territoriais brasileiras, sem imaginar que poderia receber um golpe baixo, como viria a acontecer.

Nessa noite, ou melhor, na madrugada do dia 7 de outubro de 1864, lá pelas 3 horas da manhã, o USS *Wachusett* levantou a âncora, sendo o barulho logo percebido pelo vigia do late de Guerra *Mont Serrat*, fundeado próximo, que acordou o comandante, o Capitão-Tenente Leal Ferreira, e este, ao chegar à

tolda, viu o navio da União dirigir-se para o lado da terra onde se encontrava fundeado o CSS *Florida* e o assaltar⁴². Os canhões do atacante detonaram e, logo em seguida, ouviram-se muitos tiros de revólver. No abalroamento caiu a mezena⁴³, segundo o comandante do late de Guerra *Mont Serrat*, mas o Mestre Soares da Silva, do Cúter *Vigilante*, informa que caíra o *gurupés* do USS *Wachusett*, e o mastro da gata do atacado, mas o assaltante não interrompeu o seguimento, passou à frente, soltou as amarras do navio confederado, amarrou uma espia e iniciou o reboque. Ao fazer isto, deixou o Cúter *Vigilante*⁴⁴, da Alfândega, entre os dois, quando a corrente e a espia dos dois enroscaram,

41 SILVA, M. S. Ofício do Mestre do Cúter *Vigilante da Alfândega* ao Guarda-Mor da Alfândega, em 7 de outubro de 1864.

WILSON, T. F. Carta do Cônsul dos EUA (União) ao Comandante da Canhoneira CSS *Florida*, em 5 de outubro de 1864.

42 BARRETTO, L. M. A. F. Ofício da Secretaria da Presidente da Província da Bahia ao Inspetor do Arsenal de Marinha, em 6 de outubro de 1864.

RODRIGUES, J. M. Ofício do Inspetor do Arsenal da Marinha ao Presidente da Província, em 7 de outubro de 1864.

MOREIRA, P. A. M. Ofício do Chefe de Polícia ao Presidente da Província, em 7 de outubro de 1864.

GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Cônsul dos EUA (União), em 7 de outubro de 1864.

GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Chefe de Polícia, em 7 de outubro de 1864.

FERREIRA, J. L. Ofício do Comandante do late de guerra *Mont Serrat* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 8 de outubro de 1864.

43 GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Inspetor da Alfândega, em 7 de outubro de 1864.

GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Inspetor da Tesouraria da Fazenda, em 7 de outubro de 1864.

GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província de Pernambuco, em 7 de outubro de 1864.

MANCEBO, G. Ofício do Comandante do 2º Distrito Naval ao Presidente da Província, em 7 de outubro de 1864.

VARELLA, C. da S. B. Ofício do Comandante da Corveta *Januária* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 7 de outubro de 1864.

ARAÚJO, P. T. de C. Ofício do Comandante, da Corveta a Vapor *Paraense* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 8 de outubro de 1864.

FERREIRA, J. L. Ofício do Comandante do late de guerra *Mont Serrat* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 8 de outubro de 1864.

CUNHA, J. N. da F. Ofício do Comandante do late de guerra *Rio de Contas*, em 8 de outubro de 1864.

FERREIRA, J. L. Ofício do Comandante do late de guerra *Mont Serrat* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 8 de outubro de 1864.

44 FERREIRA, J. L. Ofício do Comandante do late de guerra *Rio de Contas* ao Guarda-Mor da Alfândega, em 7 de outubro de 1864.

sem maiores danos para a pequena embarcação. Navegaram paralelo à costa em direção à saída da baía. O comandante do Iate de Guerra *Mont Serrat*, em ofício ao guarda-mor da Alfândega relatando o incidente, disse que, "logo depois da abordagem"⁴⁵, recolheu um marinheiro confederado que havia escapado e nada via por perto e também assistiu o embarque no Vapor *Paraense*, do comandante que estava em terra e agora chegava num escaler do Arsenal de Marinha, não esclarecendo qual comandante.

Toda a ação, segundo o relatório do chefe da Divisão Naval, durou poucos minutos, o que não correspondia à verdade, como tão bem se manifestou o presidente da província na sua exposição⁴⁶, e como está narrado nos relatórios norte-americanos⁴⁶.

Quando o combate já havia terminado, o comandante da Corveta *D. Januária*, o Primeiro-Tenente Bastos Varela, enviou um escaler com um oficial para ir a bordo do

navio da União, intimando-o a parar e não atacar o CSS *Florida*, pois, caso contrário, abririam fogo, como também as fortalezas.

Os norte-americanos não permitiram a subida a bordo do emissário do comandante da corveta⁴⁷ e responderam à intimação oral da mesma maneira, sem interromper ou mudar o rumo, informando que estavam manobrando para voltar ao ancoradouro, mas prosseguiram trafegando pela popa da corveta brasileira.

A corveta, para reforçar a ordem verbal, "deu um tiro de peça com bala" (sic)⁴⁸, e só naquele momento, alega o comandante da corveta no seu relatório, notou que o na-

O comandante da Divisão do 2º Distrito Naval e o do navio de guerra *Paraense* não se encontravam em seus postos e de prontidão, "a que os chamavam o seu dever e a gravidade das circunstâncias", numa clara demonstração de irresponsabilidade e imprevidência, que nos custou uma ofensa gravíssima

45 FERREIRA, J. L. Ofício do Comandante do Iate de guerra *Mont Serrat* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 8 de outubro de 1864.

46 MENDONÇA, M. F. *Repositório dos Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3ª ed. Serviço de Documentação Geral da Marinha. RJ, 1959.

TEXAS MARINE DEPARTMENT. *The Confederate Cruisers and Commerce Raiders*. Capítulo "The Cruiser and Commerce Raiders", página 5 a 7. Navy and Marine History Association. Texas, USA. WALTER, J. F. *Inst. For Civil War Research. CSS Florida*. USA. 1987. Ver. 1998.

TEXAS MARINE DEPARTMENT. *The Cruisers and Commerce Raiders*. Texas, USA. *The Genesis of the Confederate Navy*. In *Confederate Military History*.

RUSH, R. & WOODS, R. H. *Official Records - Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. Série 1, volume 3, p. 254 e seg, USA, 1896.

MOONEY, J. *Dictionary of American Naval Fighting Ships*. Volume VIII, p. 13-14. Naval Historic Center, Department of the Navy. Washington, USA, 1981.

47 GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província de Pernambuco, em 7 de outubro de 1864.

48 GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Inspetor da Tesouraria da Fazenda, em 7 de outubro de 1864.

RUSH, R. & WOODS, R. H. *Official Records - Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. Série 1, volume 3, p. 254 e seg, USA, 1896.

vio da União seguia em direção à boca da baía, levando a reboque o CSS *Florida*!

Quanto a quem atirou e o número de disparos, os relatórios de diversas fontes se mostram discordantes, como veremos a seguir. O Capitão-Tenente Joaquim Leal Ferreira, do Iate *Mont Serrat*,⁴⁹ informa que a Corveta *D. Januária* atirou por três vezes, enquanto que o Inspetor José Maria Rodrigues, do Arsenal de Marinha, relata que “ouviram-se tiros para o lado da Barra e depois o Forte do Mar fez sinal pedindo socorro”⁵⁰.

Ao passarem entre o Forte do Mar e a terra, evitaram ser alvejados, pois os canhões são apontados para o mar e não para a costa. Às 4h15min da manhã, ou seja, uma hora e meia após o combate, o Arsenal de Marinha tomou conhecimento, mas nada podia fazer, pois provavelmente, naquela oportunidade, a uma velocidade de 3 nós (milha/hora), o USS *Wachusett* já cruzara a barra.

Às 6 horas da manhã, o presidente da província recebe um oficial da Marinha comunicando que o chefe da Divisão Naval iria sair em perseguição⁵¹. Portanto, o Vapor *Paraense* não estava de prontidão como seria de se esperar, nem o oficial comandante a bordo.

Causa admiração que, estando na vigiância a Corveta *D. Januária*, o Cruzador

Paraense, o Cúter *Vigilante* e dois iates de guerra, só dois deles viram a peleja, e só um percebeu o puxar dos cabos ou correntes da âncora do navio da União iniciando o assalto.

Durante todo o dia e toda a noite, os oficiais brasileiros, a bordo de seus navios, deviam ter observado que o USS *Wachusett* mantinha a fornalha com fogo alto, numa demonstração clara da intenção do Comandante Collins⁵², e tinham conhecimento de que parte da tripulação do aviso confederado estava em terra. Mesmo assim, os comandantes da Divisão do 2º Distrito Naval, Gervásio Mancebo, e o do navio de guerra *Paraense* não se encontravam em seus postos⁵³ e de prontidão, “a que os chamavam o seu dever e a gravidade das circunstâncias” (sic)⁵⁴, numa clara demonstração de irresponsabilidade e imprevidência, que nos custou uma ofensa gravíssima.

O Comandante Collins foi brilhante na sua ação, navegando entre os navios mercantes ancorados, impedindo assim que o cruzador, a corveta e os iates de guerra brasileiros, mesmo imobilizados, pudessem atirar com receio de atingirem uma embarcação civil⁵⁵ ou a terra próxima.

Quando o USS *Wachusett*, rebocando o CSS *Florida*, ainda trafegava na área do porto, chegou um escaler da Corveta *D. Januária* junto ao costado do Iate de Guer-

49 VARELLA, C. da S. B. Ofício do Comandante da Corveta *Januária* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 7 de outubro de 1864.

50 RODRIGUES, J. M. Ofício do Inspetor do Arsenal da Marinha ao Presidente da Província, em 7 de outubro de 1864.

51 GOMES, Antônio Joaquim da Silva. Fala do Presidente da Província da Bahia na Abertura da Assembléia Legislativa em 5 de novembro de 1864. Páginas 32 a 82. Ed. Typographia Pongetti.

52 GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Inspetor da Tesouraria da Fazenda, em 7 de outubro de 1864.

53 GOMES, Antônio Joaquim da Silva. Fala do Presidente da Província da Bahia na Abertura da Assembléia Legislativa, em 5 de novembro de 1864. Páginas 32 a 82. Ed. Typographia Pongetti.

54 Idem.

55 MANCEBO, G. Ofício do Comandante do 2º Distrito Naval ao Presidente da Província, em 7 de outubro de 1864.

VARELLA, C. da S. B. Ofício do Comandante da Corveta *Januária* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 7 de outubro de 1864.

ra *Rio de Contas*⁵⁶ com a ordem de abrir fogo contra o navio da União. A ordem, entretanto, não poderia ser cumprida, pois os dois cruzadores, naquele momento, passavam pela proa da corveta, a sotavento e na direção do mercante inglês *Favorita*.

O comandante da Divisão, Gervásio Mancebo, mandou "subir o fogo da caldeira"⁵⁷ do *Paraense* e aparentemente só partiram em perseguição com dia claro, e mesmo assim levando de reboque a Corveta *D. Januária* e acompanhados pelo Iate *Rio de Contas*.

"Até às sete horas da manhã, o *Paraense*, levando à reboque a Corveta *D. Januária*, se aproximava consideravelmente dos dois vapores norte-americanos" (sic)⁵⁸, segundo o comandante da Divisão, mas, às 11h45min, a perseguição foi abandonada, "quando deveriam estar a mais de 30 milhas do porto e voltaram chegando às 3 horas e um quarto"⁵⁹, justificando a desistência pela entrada em funcionamento da máquina do CSS *Florida* e a falta de vento⁶⁰.

*

* *

Louve-se o presidente da província, que tomou todas as providências cabíveis para garantir a nossa soberania e ainda, após o incidente, notificou aos presidentes da Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Maranhão, Pará, Amazonas, Sergipe e Alagoas, solicitando que fosse vedada a entrada dos navios em qualquer dos portos, mesmo se necessário usar a força⁶¹.

No seu relatório, o presidente responsabiliza o comandante do 2º Distrito Naval e o comandante da Corveta *D. Januária*, como segue:

"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 arrojado inaudito do seu comandante, se o chefe da Divisão e o comandante da Corveta *D. Januária* se achassem, na ocasião da arriscada aventura do *Wassuchet*, no posto a que os chamavam o dever e a gravidade das circunstâncias" (sic).

"Eram nossos navios de guerra, e somente eles que podiam, pela posição que ocupavam, evitar o conflito ou vingar a nossa afronta." (sic)⁶²

56 ARAUJO, P. T. de C. Ofício do Comandante da Corveta a Vapor *Paraense* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 8 de outubro de 1864.

FERREIRA, J. L. Ofício do Comandante do Iate de Guerra *Mont'Serrat* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 8 de outubro de 1864.

CUNHA, J. N. da F. Ofício do Comandante do Iate de Guerra *Rio de Contas*, em 8 de outubro de 1864.

57 MANCEBO, G. Ofício do Comandante do 2º Distrito Naval ao Presidente da Província, em 7 de outubro de 1864.

58 GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Inspetor da Tesouraria da Fazenda, em 7 de outubro de 1864.

59 GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Inspetor da Tesouraria da Fazenda, em 7 de outubro de 1864.

60 RUSH, R. & WOODS, R. H. *Official Records - Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. Série 1, volume 3, p. 254 e seg. USA, 1896.

61 GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Brigadeiro Comandante das Armas, em 7 de outubro de 1864.

GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Chefe de Polícia, em 7 de outubro de 1864.

GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Inspetor da Alfândega, em 7 de outubro de 1864.

62 GOMES, Antônio Joaquim da Silva. Fala do Presidente da Província da Bahia na Abertura da Assembléia Legislativa, em 5 de novembro de 1864. Páginas 32 a 82. Ed. Typographia Pongetti.

E livra a responsabilidade dos comandantes dos Fortes do Mar e da Gamboa.

No Ministério da Marinha devem estar arquivados os documentos relativos ao incidente, bem como os referentes aos oficiais brasileiros envolvidos e o que aconteceu com os mesmos.

O Brasil protestou. A situação gerou uma crise entre as duas nações. O secretário de Estado, William H. Seward, chamou o nosso encarregado de Negócios, Inácio Avelar Barbosa da Silva, revidando que a União respeitava o Império como um país neutro, mas não poderia tolerar que as embarcações sulistas recebessem o mesmo tratamento que as dos Estados Unidos, e que seria preferível um estado de guerra se persistisse tal situação (ofícios de 18 de novembro de 1864 e 19 de novembro de 1864, de Barbosa da Silva a Carlos Carneiro de Campos – futuro Visconde de Caravelas, 3º Ministro de Estrangeiros, citados na referência bibliográfica⁶³).

O INCIDENTE CSS FLORIDA VERSUS USS WACHUSETT DESCRITO PELOS NORTE- AMERICANOS (UNIÃO)

O Comandante Collins, do Cruzador USS *Wachusett*, na sua primeira parada após o incidente, na Ilha de S. Thomas, no Caribe, enviou o seguinte telegrama, datado de 31 de outubro de 1864, ao honorável Gideon Welles, secretário da Marinha da União.

“Senhor: Tenho a honra de informar a chegada deste navio em companhia do vapor rebelde.

O *Florida*, com 58 homens e 12 oficiais, foi capturado cerca de 3 horas da manhã de 7 de outubro deste, na Baía de São Salvador, Brasil, pelos oficiais e tripulação deste navio, sem perda de vida. Cinco dos seus oficiais, incluindo o seu comandante e o restante da guarnição, estavam em terra. O *Florida* perdeu o mastro da mezena (*mizzenmast*) e a verga principal (*main yard*) e a amurada (*bulwarks*) foi cortada. Este barco não sofreu baixas. Um relatório detalhado será entregue pelo Comissário W. Williams.

Assinado – N. Collins

*Comandante do Aviso a Vapor USS
Wachusett
Napoleon Collins.*⁶⁴

O telegrama foi recebido em Boston no dia 7 de novembro e retransmitido para Washington, onde chegou à 1h10min de 9 de novembro.

No mesmo dia da chegada, o comandante redigiu seu relatório ao secretário da Marinha, e a 14 de novembro apresentou um adendo e um resumo, como segue, bastante esclarecedores.

“Senhor: A seguir um relatório detalhado da captura do Vapor rebelde *Florida* na Baía de São Salvador, Brasil, pelos oficiais e tripulação deste navio, sem perda de vidas:

Às 3 h da manhã de 7 de outubro deste, nós deslizamos (*slipped*) nosso cabo e nos dirigimos para o *Florida*, distante cerca de 1.200 metros (*five-eighths of a mile*). Um fato imprevisto impediu de abalroarmos o *Florida* como intencionado. Nós, contudo, atingimos o *Florida* no quarto do esti-

63 BANDEIRA, L. A. Moniz. *Relações Brasil-EUA no Contexto da Globalização. Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Edição revista do *Presença dos Estados Unidos no Brasil*; Ofício de 19 de novembro de 1864, Taques a Lisboa); Ofícios de 16 de junho de 1863, de 21 de abril de 1863 e de 18 de novembro de 1863, de Miguel Maria Lisboa, Ministro do Brasil nos EUA, ao M. de Abrantes; Abrantes a Webb, de 5 de setembro de 1863; Minutas 280/3/11); Senac – SP – 1997.

64 RUSH, R. & WOODS, R. H. *Official Records – Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. Série 1, volume 3, p. 254 e seq. USA, 1896.

bordo, demolindo seu bordo, arrancando seu mastro da mezena e a verga principal. Este navio não sofreu danos.

Imediatamente demos ré, acreditando que o *Florida* afundaria devido aos danos do choque.

Enquanto recuávamos, recebemos diversos tiros de pistola vindos do *Florida* e rebatemos, e então, contra minha ordem, foram disparados dois tiros de nossos canhões, quando então houve a rendição.

Na ausência do Capitão Morris, que estava em terra, o Tenente Thomas Porter, ex-oficial da Marinha dos Estados Unidos (US Navy), veio a bordo e apresentou a rendição do *Florida*, seus 58 homens e 12 oficiais, fazendo ao mesmo tempo um protesto oral contra a captura.

Cinco dos oficiais do *Florida*, incluindo seu comandante e o restante da guarnição, estavam em terra.

Passamos uma espia (cabo) e rebocamos o *Florida* para mar aberto.

Ao contemplar o ataque ao *Florida* na baía, eu pensava que provavelmente as autoridades brasileiras evitariam interferir, como assim procederam na Ilha de Fernando de Noronha, quando o Vapor rebelde *Alabama* teve permissão para ancorar (suas presas) três navios norte-americanos e tomar carvão do *Cora (Louisa) Hatch*, ao alcance de tiros de mosquete do forte e, mais tarde, dentro do limite de tiro dos canhões do forte, incendiar aqueles navios desarmados.

Eu sinto, contudo, ter de informar que eles (os brasileiros) atiraram três vezes com seus canhões contra nós, enquanto rebocávamos o *Florida*⁶⁵.

Por sorte não tivemos nenhum dano. Depois do dia claro, um aviso de guerra

brasileiro, rebocado por uma canhoneira, foi descoberto nos seguindo. Com a ajuda das velas de ambos os barcos, nós gradualmente aumentamos a distância deles.

Tivemos três homens levemente feridos; só um dos três continua na lista de doentes (*Sick report*)."

Anexo inclui a lista dos prisioneiros. Os que têm um asterisco ao lado pertenceram anteriormente à Marinha dos Estados Unidos.

"Este barco está pronto para serviço. O *Florida* necessita de reparos de máquinas e um novo mastro de mezena, etc.

Os oficiais e guarnição manifestam um alto espírito. Eles têm meus agradecimentos pela calorosa colaboração, na qual incluiu Thomas F. Wilson, cônsul norte-americano na Bahia, que se apresentou como voluntário para qualquer dever.

Respeitosamente seu obediente servo,
N. Collins – Comandante."⁶⁶

A viagem não foi sem incidentes. O Comandante Collins, na sua chegada, solicitou Conselho de Guerra para o comandante Tenente L. A. Beardslee, alegando desobediência por diversas vezes, mas vamos nos restringir a citar as relativas ao combate em nossas águas. A primeira quando não preparou a amarra da âncora para ser solta rapidamente e sem ruído, informando que já havia feito e, em consequência, o USS *Wachusett*, ao movimentar-se, foi retido pela âncora e desviado do seu alvo, salvando o CSS *Florida* do afundamento. A segunda e a mais grave desobediência foi ter atirado com os canhões de grosso calibre no porto da Bahia, repleto de embarcações mercantes e de diversas nacionalidades (ver foto), contrariando a

65 O Tenente Bastos Varela, comandante da Corveta *D. Janudria*, no seu relatório, informa que ordenou o tiro de canhão da corveta. Quem deu os outros dois tiros alegados pelo Comandante Collins?

66 RUSH, R. & WOODS, R. H. *Official Records – Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. Série I, volume 3, p. 254 e seg, USA, 1896.

ordem de "not firing our large guns unless Florida first fired hers, and not then till we had swung so as to be certain of hitting her" ("não atirar com os grandes canhões, a não ser que o *Florida* atire primeiro e só quando tivermos girado para ter certeza de atingi-lo"). (Ofício do Comandante N. Collins, USS *Wachusett*, Hampton Roads, 14 de novembro de 1864, para o honorável Gideon Welles, secretário da Marinha, Washington, in ref. 66).

Na Ilha de St. Thomas, "fugiram" 18 dos prisioneiros, mercenários italianos, espanhóis e holandeses, com o beneplácito do Comandante Collins para reduzir as despesas de alimentação e evitar o alastramento da febre amarela de um deles. (Ofício do Comandante N. Collins, USS *Wachusett*, Hampton Roads, 20 de novembro de 1864, para o comandante do Esquadrão do Atlântico Norte – Almirante D. D. Porter, da mesma data, in ref. 66).

Em 19 de março de 1865, o Tenente Porter, último em comando do *CSS Florida*, tomou conhecimento de que ele e os demais prisioneiros seriam liberados em dez dias. Em contrapartida, deveriam assumir dois compromissos: sair dos Estados Unidos dentro de dez dias, e evitar contato com as autoridades brasileiras.

Ele protestou alegando que a União os havia trazido e, portanto, deveria arcar com as despesas de deportação e devolver o

dinheiro apresado – cerca de US\$13.000,00 em diversos valores. (Ofício do Tenente Porter, em comando *CSS Florida*, prisioneiro no Forte Warren, para o honorável Gideon Welles, secretário da Marinha, Washington, datado de 19 de novembro de 1865, in ref. 23).

Sem resposta do secretário de Estado, Porter seguiu para o exílio, com sua tripulação, no navio inglês *Canadá*.⁶⁷

O INCIDENTE *CSS FLORIDA* VERSUS *USS WACHUSETT* DESCRITO PELOS NORTE-

AMERICANOS (CONFEDERADOS)

Do resumo do relatório do Tenente Thomas K. Porter, comandante em exercício do *CSS Florida*, no porto da Bahia, ao Flag Officer Confederade States Navy Barron, comandante das Forças Navais na Europa.⁶⁸

"Senhor: Em obediência à sua ordem, submeto o seguinte relato da captura do *CSS Florida* pelo *USS Wachusett*, no porto da Bahia, em 7

de outubro de 1864, o tratamento dos oficiais e tripulação enquanto prisioneiros e a forma de nossa liberação. Antes de iniciar, solicito sua atenção para o fato de que desarmamos nossos canhões antes de entrarmos no porto, e que fomos demandados pelo comandante da Marinha do Brasil a ancorar entre a terra e a linha de seu esquadão, após o que apagamos as caldeiras.

**Fui a bordo do *Wachusett*
levando a bandeira do *CSS Florida*
e a minha espada e
as entreguei ao
Comandante Collins. E a
nossa guarnição, sob
protesto, foi colocada a
ferros... e assim
permaneceu durante
dois meses...**

Tenente Thomas K. Porter

67 Idem.

68 Idem.

Às 3 horas da manhã do dia 7 de outubro de 1864, enviou à minha cabine o Sargento Maior T. T. Hunter, avisando que o *Wachusett* se movimentava em nossa direção.

Imediatamente subi ao convés e o avistei, a cerca de 20 metros, vindo em nossa direção. Logo depois chocou-se na altura do mastro da mezena, derrubando-o e quebrando-o em três partes, destruindo o escaler, esmagando a amurada e travando a roda do leme, ao tempo em que *nos atingia com mais de duzentos tiros de armas leves e dois canhões (grifo do autor)*⁶⁹. Logo recuou cerca de 100 jardas (aproximadamente 90 metros), com o gurupés quebrado, e nos demandou a rendição. Comuniquei que o responderia dentro de alguns instantes. O *Wachusett* exigiu resposta imediata ou “nos explodiria fora d’água” (*blow us out of water*). Como mais da metade da guarnição estava em terra e aqueles a bordo haviam recentemente chegados, eu acreditei que eles nos afundariam antes de termos carregado nossos canhões. Como não gostaria de render meu navio sem tomar conhecimento da opinião dos outros oficiais, consultei o segundo em comando, o Tenente Stone, que concordou comigo de que não havia tempo de carregar nossos canhões, nem tripulação pronta e que a solução que nos restava era a rendição... Então comuniquei ao comandante do *Wachusett* que, devido às circunstâncias, renderia o navio. Fui a bordo do *Wachusett* levando a bandeira do CSS *Florida* e a minha espada e as entreguei ao Comandante Collins.

69 N. A.: O Tenente Porter considerou a origem dos tiros de armas como partidos do USS *Wachusett*. Não relatou os tiros de canhão, provindos do forte, citados pelo Comandante Collins, da União Norte-Americana.

70 Idem.

Imediatamente foi enviada uma tripulação do *Wachusett*, que assumiu o navio, e a nossa guarnição, sob protesto, foi colocada a ferros... e assim permaneceu durante dois meses...

No dia imediato, o Comandante Collins comunicou que iria nos deixar em Pernambuco... mas prosseguiu para St Thomas dizendo que não havia pensado sobre o assunto... comentei que o governo da União teria que devolver ao governo brasileiro o nosso barco e então a mesma e honrada tripulação assumiria novamente”.⁷⁰

O relatório prossegue com a descrição do resto da viagem, a prisão, o tratamento até a liberação condicional e em nenhum momento cita qualquer ação bélica tomada pelas autoridades brasileiras.

*
* *

O USS *Wachusett*, levando sua presa e o Cônsul Thomas Wilson, não tocou em qualquer porto nacional.

Ao chegarem em Hampton Roads, porto da União norte-americana, no dia 12 de novembro de 1864, a notícia do incidente já os havia precedido. O Comandante Collins foi aclamado pelo povo com muito júbilo, mas as autoridades navais norte-americanas o destituíram do comando e o sujeitaram a Conselho de Guerra, ao tempo em que o Secretário de Estado Seward ordenou que o agora chamado USS *Florida* fosse devolvido ao porto onde aconteceu o incidente.

talvez para ser entregue às forças confederadas, mas isto não aconteceu.⁷¹

Pouco antes da partida, no dia 28 de novembro de 1864, o *Florida* foi abalroado pelo USAT *Alliance*, um transporte de tropas, incendiou e afundou, não podendo ser cumprida a ordem da Corte de Justiça!⁷²

Aparentemente o acidente foi intencional.

*
* *

O Comandante Napoleão Collins, ao chegar, perdeu o seu comando e, dependendo do resultado do Conselho de Guerra a que iria se submeter, poderia ser destituído do serviço naval.

No dia aprazado, o comandante tomou conhecimento formal das acusações que motivaram a sua convocação, ou seja, por violação das leis internacionais e graves ofensas à soberania de um país amigo, no caso o Brasil.

Considerando-se cientificado, o intrépido comandante notificou à Corte que recusava o advogado de defesa posto à sua disposição, pois ele mesmo se defenderia.

Concedida a palavra, Collins solicitou que constasse do Termo de Defesa o que ele iria dizer. O presidente do Conselho de Guerra franqueou a palavra ao réu, justificando a legalidade do procedimento solicitado. Então Collins se manifestou. Admi-

tiu que tinha conhecimento prévio de que sua ação violaria as leis internacionais, mas que "... *the capture of the Florida, was for the public good*" (... a captura do *Florida* foi pelo bem do povo).

O Secretário de Estado da Marinha, tendo em vista os grandes danos causados pelo CSS *Florida* ao comércio da União, perdoou Collins e restaurou suas prerrogativas de comandante.⁷³

A QUESTÃO DIPLOMÁTICA

O governo Imperial tomou conhecimento do incidente na Baía de Todos os Santos através da carta, de 8 de dezembro de 1864, do governador da província, Antônio Joaquim da Silva Gomes, ao conselheiro ministro secretário dos Negócios Estrangeiros⁷⁴, chegada ao Rio de Janeiro em 14 do mesmo.

A 24 de outubro, o conselheiro ministro secretário dos Negócios Estrangeiros, João Pedro Dias Vieira, enviou correspondência ao Sr. Ignácio de Avellar Barbosa da Silva, na Legação Imperial, em Washington, relatando os acontecimentos, inclusive descabidas pretensões do cônsul norte-americano junto ao governo da Bahia e uma cópia do ofício dirigido ao General James Watson Webb, enviado extraordinário dos Estados Unidos (União), onde declarava: "... o Governo de Sua Majestade não hesi-

71 ARAGÃO, A. F. M. & ARAGÃO, G. M. S. *Annaes do Archivo Publico*. Ano II, Volume III, p. 136. Imprensa Oficial do Estado da Bahia, 1918.

BANDEIRA, L. A. Moniz. *Relações Brasil-EUA no Contexto da Globalização. Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Edição revista do *Presença dos Estados Unidos no Brasil*; Ofício de 19 de novembro de 1864, Taques a Lisboa; Ofícios de 16 de junho de 1863, de 21 de abril de 1863 e de 18 de novembro de 1863, de Miguel Maria Lisboa, Ministro do Brasil nos EUA, ao M. de Abrantes; Abrantes a Webb, de 5 de setembro de 1863; Minutas 280/3/11; Senac - SP - 1997.

72 TEXAS MARINE DEPARTMENT. *The Confederate Cruisers and Commerce Raiders*. Capítulo "The Cruiser and Commerce Raiders", página 5 a 7. Navy and Marine History Association. Texas, USA.

73 CRAIG, J. *Civil War Naval Chronology*. Excerto via e-mail jCraig@epix.net

74 GOMES, A. J. da S. Relatório ao Conselheiro Ministro dos Negócios Estrangeiros - Presidência da Província da Bahia. Ref. 307/3/2, Arquivo Histórico do Itamaraty, 1864.

taria em acreditar que o mesmo Sr. Webb se apressaria em dar-lhe as convenientes seguranças de que o Governo da União atenderia ao justo reclamo do Império tão pronto e tão cabalmente como a gravidade do caso exigia” (sic)⁷⁵.

Finalizando a correspondência “... passará a nota ao Ministro das Relações Exteriores para reclamar do Governo da União em nome de Sua Majestade o Imperador a reprovação solene e completa que é devida ao Império...”

“A reparação compreende dois pontos distintos: o que respeita á ofensa feita a dignidade e soberania nacional pela violação da neutralidade e soberania nacional, e o que concerne ao dano causado ao beligerante ofendido...”. Continua: “... não poderá o Governo do Império prescindir:

1 – Declaração solene e publica por parte do governo da União de que foi surpreendido pelo ato insólito do comandante do *Wachusett*, que altamente reprova e condena, deplorando que houvesse acontecido.

2 – Demissão imediata do mesmo Comandante, seguido da instauração do competente processo de responsabilidade pelo atentado que cometeu.

3 – Finalmente: uma salva de 21 tiros dados no porto da capital da Bahia por qualquer embarcação de guerra dos Estados da União Norte-Americanos, sendo içado durante a mesma salva, no seu mastro de honra, o pavilhão brasileiro” (sic)

E termina orientando: “V. Mercê sustentará estas reclamações com toda moderação e conveniência na forma, mas com a

necessária energia ... não cedendo cousa alguma no que é relativo ao primeiro ponto, e aceitando, *ad referendum*, qualquer modificação que o Governo da União proponha quanto ao segundo” (sic)⁷⁶.

Em aditamento ao despacho acima, por ter a resposta do Sr. Webb chegado após a saída do pacote francês, onde o mesmo “declara de que o seu Governo prestará ao do Império a reparação que lhe é devida...” mas acrescenta que “esta reparação só será feita sob protesto, porque os Estados Unidos não reconheceram, nem reconhecerão jamais o caráter de beligerante que o Brasil e as demais nações deram aos Estados Confederados, havendo-se o Governo submetido a essa qualificação por lhes não ser possível arcar com o mundo inteiro no momento em que se achava a braços com uma tremenda rebelião” (sic)⁷⁷.

Antes do protesto brasileiro ser apresentado ao governo da União, o *Florida*, atingido durante a noite por um transporte de tropas, afundou.

Em consequência deste novo fato, ao protesto do governo brasileiro somarem-se os de Inglaterra e França, bem como dos principais jornais norte-americanos, principalmente quanto à resposta do General Webb, publicada em jornais do Rio de Janeiro, ao Governo Imperial. O redator do *World* escreveu: “... o que já se presumia antes é que este senhor (Webb) é completamente incapaz de ocupar um posto diplomático...”⁷⁸. A Câmara de Richmond votou uma moção, enviada ao governo da União, propondo o envio de um “agente

75 DIAS, J. P. Correspondência do Ministério Negócios Estrangeiros a Ignácio de Avellar Barbosa da Silva, da Legação Imperial do Brasil em Washington. Ref. 444/3/6. Arquivo Histórico do Itamaraty. 24 de outubro de 1864. Rio de Janeiro.

76 Idem.

77 Dias, J. P. Aditamento a correspondência acima, em 24 de outubro de 1864. Rio de Janeiro.

78 SILVA, I. A. B. da. Correspondência (Confidencial) Legação Imperial do Brasil ao Conselheiro J. Pedro Dias Vieira. Ministério dos Negócios Estrangeiros. Ref. 233/3/13 Arquivo Histórico do Itamaraty. Em 7 de dezembro de 1864. Washington, União Norte-Americana.

especial" a fim de apresentar as desculpas ao Império por tão grave ofensa.

Anexo à correspondência⁷⁹ da nossa Legação, em Washington, chegaram recortes de jornais norte-americanos e europeus, na sua maioria criticando o afundamento do *Florida*.

*
* *

A União norte-americana "pretendia" devolver o *Florida*, mas não o fez por ter se incendiado e afundado e, assim, não poderia atender a uma das exigências do governo imperial.

Não havendo embarcação a devolver, restava o pagamento de uma indenização à parte ofendida, no caso os Estados Confederados, mas a guerra terminou em abril de 1865, com a capitulação das forças do General Lee, e por este motivo não havia a quem pagar.

A União nortista conseguiu manter a integridade dos Estados Unidos e a abolição da escravidão.

*
* *

Dois anos depois do incidente, em 23 de julho de 1866, quando governava interinamente a Bahia Pedro Leão Velloso, aportou o pequeno navio de guerra USS *Nipsic*, que "...içou ao meio-dia o pavilhão brasileiro no tope do mastro grande e saudou-o com 21 tiros de peça, retribuindo-lhe a Corveta *D. Januária*, e navios surtos no porto". Na corte do Rio de Janeiro, foi dada igual satisfação⁸⁰, atendendo ao terceiro item das reparações exigidas pelo Brasil.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Guerra de Secessão /; Combate na Baía de Todos os Santos; Maffit, John Newland (CT. USN); *Wachusett* (Estados Unidos); *Florida* (Confederados);

⁷⁹ Idem.

⁸⁰ ARAGÃO, A. F. M. & ARAGÃO, G. M. S. *Annaes do Archivo Publico*. Ano II, Volume III, p. 136. Imprensa Oficial do Estado da Bahia, 1918.

AMARAL, B. História da Bahia – Do Império a República. Página 245, Bahia.

⁸¹ MENDONÇA, M. F. – *Repositório dos nomes dos navios da Esquadra Brasileira*, 3ª ed. Serviço Geral de Marinha, RJ, 1959.

ALGUNS DADOS SOBRE AS EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS

CSS *Florida* – Comprimento na linha d'água = (191') 58,21m, boca = 8,70m, calado = 4,26m, velocidade = 9,5 nós (milhas/horas) + 2,5 nós usando vela e motor, guarnição = até 146 homens, armamento = 6 peças de 6", 2 de 7" e 1 de 12 libras.

Peso total dos projetis lançados em uma bordada = (520,6 lbs) = 236,14 kg.

USS *Wachusett* – Comprimento na linha d'água = (201' 4") 61,37 m, boca (34") (10,36 m), velocidade = 11,5 nós (milhas/hora), deslocamento = 1.032 t.

Armamento = 2 peças de 6", 4 de 32 libras, 2 de 30 libras, 1 de 20 libras e 1 de 12 libras.

Peso total dos projetis lançados em uma bordada = (478,75 lbs) = 217,15 kg.

Paraense – Barco a vapor, construído nos estaleiros de Ponta da Areia, no Rio de Janeiro. Lançado ao mar em 18 de maio de 1851. Propulsão a rodas com motor de 220HP, comprimento = 59m, boca = 9,0m, calado = 4,40m, velocidade = 8,5 nós, armamento = uma peça de 70, 3 de 68 e um canhão Wirworth de 9".⁸¹

D. Januária – Corveta construída na Bahia – Lançada em setembro de 1841 – Deslocamento = 637 t; armamento = 14 peças de 30.⁸¹

Rio de Contas – Iate de guerra construído na Bahia – Lançado em 28/5/1862 – Comprimento = 22,86m, boca = 6,0m, calado = 2,53m, armamento = dois canhões Paixhaus de calibre 30.⁸¹

Seja Sócio da Liga dos Amigos do Museu Naval

Criada em 19 de março de 1997, a Liga dos Amigos do Museu Naval (LAMN) proporciona a oportunidade ímpar de participar e cooperar com as atividades culturais desenvolvidas pela Marinha do Brasil.

A LAMN tem o objetivo de promover o aprimoramento e o desenvolvimento das atividades do Serviço de Documentação da Marinha, além de contribuir para ampliar a ação do Museu Naval e Oceanográfico, do Espaço Cultural da Marinha, dos Navios-Museus e demais departamentos do SDM, facilitando sua divulgação junto ao público.

A sua empresa ou o seu nome associado à LAMN é de importância fundamental para esta entidade cultural do País.

Mais informações

pelo tel.: (021) 3870-6926 ou

Internet no endereço: <http://www.mar.mil.br/~sdm>

O nosso e-mail é 01@sdm.mar.mil.br

Liga dos Amigos do Museu Naval

