

Visconde de Inhaúma, o herói modesto

Francisco Eduardo Alves de Almeida^a

Resumo: Na Marinha, um dos personagens mais conhecidos é o Visconde de Inhaúma. No entanto, existem apenas dois trabalhos de importância publicados sobre ele. Com o objetivo de trazer luzes sobre a biografia de Inhaúma, este artigo discute exatamente a vida desse relevante personagem da Marinha, procurando apontar as suas dificuldades e ideias como chefe naval.

Palavras-chave: Visconde de Inhaúma, Marinha Imperial, Guerra da Tríplice Aliança.

Desde os tempos antigos tem havido um interesse constante pelos heróis, variando em intensidade e em caráter, de acordo com o período histórico analisado. Muitos desses heróis têm sido ligados, direta ou indiretamente, a eventos militares como batalhas, revoluções e guerras, o que de forma alguma exclui heróis não belicosos. O certo é que os heróis são construções históricas

que atendem especificamente determinados propósitos como, por exemplo, enaltecer virtudes militares, virtudes cívicas ou mesmo virtudes esportivas.

As vidas dos grandes homens no passado nunca deixaram de ser lidas por um público fiel e ávido por descobrir as “intimidades” de seus heróis. Certamente a história dos grandes homens nos atrai. Na Mari-

^a Capitão de Mar-e-Guerra. Sócio do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.



nha do Brasil o personagem mais biografado tem sido Joaquim Marques Lisboa, o que me parece natural, uma vez representar a lealdade, o espírito marinheiro e a liderança requerida de um patrono.

Outros personagens navais brasileiros, no entanto, têm sido relegados a um plano secundário como se apenas Tamandaré fosse passível de uma original e interessante biografia. Dentre esses personagens, muitas vezes relegados, encontra-se Joaquim José Inácio. Mais conhecido por emprestar o nome de seu título a uma classe de navios, Joaquim Inácio não requereu até o momento uma grande biografia que o dignifique, embora existam trabalhos interessantes como o escrito por seu irmão Antônio Vitorino de Barros em 1870, algo apologético e enaltecedor e outro por Henrique Boiteux de 1932, como parte do livro “Os Nossos Almirantes”, muito descritivo e pouco analítico. Joaquim Inácio merece certamente mais.

Chefe modesto e leal, nasceu em Lisboa no dia 30 de julho de 1808, em plena ocupação francesa

de Portugal. Filho de oficial de marinha, chegou ao Brasil com dois anos de idade, acompanhando sua família que vinha a bordo da fragata *D. Carlota* trazendo a bagagem remanescente da família real, que já se encontrava no Brasil.

Após estudar no Seminário de São Joaquim, Joaquim Inácio entrou para a Real Academia dos Guardas-Marinha em 1821, para o primeiro dos três anos requeridos para se tornar oficial de marinha como seu pai. Tinha na ocasião 13 anos de idade¹.

Foi declarado guarda-marinha em 11 de dezembro de 1823 recebendo ordens de se apresentar na Nau “Pedro I”, onde Lorde Cochrane tinha içado o seu pavilhão.

Cochrane era o mais antigo almirante na Marinha Imperial em atividade no mar, conforme impusera como condição fundamental em seu contrato. Era um homem destemido, impetuoso e combativo. Vinha precedido de grande fama após seu desempenho no Chile como organizador da Armada Chilena. Vinha, também, combatendo agressi-



vamente os portugueses, procurando impor os interesses do recém-criado Império do Brasil no mar. Foi um exemplo marcante para aquele adolescente que iniciava sua vida no mar.

A nau *Pedro I*, primeiro local de embarque do jovem guarda-marinha Joaquim Inácio, era o mais poderoso navio da esquadra. Seu comandante era um leal amigo de Cochrane, o capitão de mar-e-guerra Thomas Crosbie. Por cerca de um ano Joaquim Inácio permaneceu a bordo dessa nau, desembarcando em 1825 como Segundo-tenente com ordens de se apresentar no brigue-escuna *Pará*, que, imediatamente, rumou para a Cisplatina, que se encontrava em alvoroço. Mal sabia Joaquim Inácio que a Cisplatina seria seu real batismo de fogo.

Em abril de 1825 João Antonio Lavalleja, com um grupo de compatriotas, iniciou uma rebelião na Banda Oriental, incorporada ao Brasil fazia nove anos. Esse território encontrava-se em franca onda revolucionária contra o Império e a Confederação Argentina apoiava os revoltosos, com o óbvio propósito

de incorporar a Banda ao território das Províncias Unidas. A guerra foi então declarada entre o Brasil e a Argentina.

A Marinha Imperial brasileira era composta de 65 navios², superior assim à argentina que, por ser menos poderosa, utilizou uma estratégia de negação ao uso do mar com ataques de seus navios corsários contra o tráfego brasileiro. Esses ataques vinham perturbando, sobremaneira, a atividade marítima do Brasil. O Brasil, por outro lado, estabeleceu um bloqueio naval ao território argentino, de modo a estrangular o tráfego marítimo inimigo, ao mesmo tempo em que procurou atacar os corsários inimigos quando e onde fosse necessário.

Os navios brasileiros, apesar de mais poderosos, tinham sérias limitações no seu emprego em combate contra os argentinos. Por possuírem maiores calados e dimensões, eles eram inadequados para navegar nos meandros de bancos, altos fundos e canais estreitos do largo Estuário do Prata.

O brigue-escuna *Pará* participava do grupo que bloqueava o



Prata e nele se encontrava Joaquim Inácio. Em 9 de fevereiro de 1826 travou-se o combate de Corales entre forças navais do Brasil e Argentina. Um embate que terminou inconcluso, pois mais uma vez os argentinos recuaram para áreas de pouca profundidade, sem poderem ser perseguidos pelos navios brasileiros.

Em seguida, o Almirante Rodrigo Lobo, comandante das forças navais brasileiras, destacou para a Colônia de Sacramento uma pequena divisão para defender essa posição de qualquer investida inimiga. Nessa divisão encontrava-se o *Pará* de Joaquim Inácio.

O célebre almirante Brown percebeu a fraqueza da praça de Sacramento e assim resolveu atacá-la, como previsto por Rodrigo Lobo. Foram muitos dias de ataque contínuo, enquanto os brasileiros mantinham o controle de Sacramento, entretanto reforços eram necessários, uma vez que a munição e víveres estavam escasseando. O mais trágico era que a força principal brasileira encontrava-se a apenas 10 milhas de distância, alheia ao que acontecia.

Joaquim Inácio recebeu, então, ordem de atravessar o bloqueio estabelecido por Brown e contatar Rodrigo Lobo, solicitando auxílio. Tarefa difícil e arriscada que ele veio a cumprir com eficiência. Ultrapassou nada menos que 19 embarcações inimigas até chegar nos navios brasileiros. Seus apelos, no entanto, não foram correspondidos pelo almirante que acreditou que a praça àquela altura já estivesse em poder de Brown. Rodrigo Lobo, por excesso de prudência e descuido, deixara escapar um momento ideal para forçar Brown ao combate.

Não satisfeito Joaquim Inácio carregou três barcos pequenos com mantimentos e munição e partiu, em seguida, para Sacramento. Por sorte, o almirante Brown, àquela altura, já havia levantado o cerco à cidade e se recolhido à segurança do ancoradouro de Buenos Aires, temeroso de uma aproximação das forças navais brasileiras, o que nunca ocorreu. Rodrigo Lobo por sua inação veio a ser substituído pelo almirante Pinto Guedes, considerado oficial agressivo e competente³.



Após essa ação, Joaquim Inácio desembarcou para a corveta *Jurujuba* onde permaneceu por um período de tempo. Da “Jurujuba” foi transferido para a corveta *Duqueza de Goiás*, já em outubro de 1826.

A situação na Banda vinha se deteriorando rapidamente. As forças brasileiras sofreram sério revés no combate de Juncal, seguido pela indecisa ação de Quilmes. Pinto Guedes necessitava de uma ação que restabelecesse a confiança da esquadra imperial. Resolveu, então, atacar Carmem de Patagones, local onde desejava destruir os corsários que atacavam o tráfego marítimo brasileiro. Sua decisão baseou-se em informes recebidos de que em Carmem de Patagones encontravam-se diversos corsários inimigos e navios brasileiros apresados. Designou para isso o capitão-de-fregata James Shephard para comandar a expedição que incluiu a *Duqueza de Goiás*, onde servia Joaquim Inácio, a corveta *Itaparica*, o brigue-escuna *Escudeira* e a escuna *Constança*, uma força pequena e sem o poder de combate necessário

para uma missão daquela magnitude.

Essa pequena força naval chegou na entrada do Rio Negro em 25 de fevereiro de 1827, ação logo percebida pelo inimigo. Os navios deveriam navegar por cerca de 20 milhas nesse rio até Carmem de Patagones, em local desconhecido, com muitos bancos de areia. Logo depois da entrada a *Duqueza de Goiás* encalhou. Por cerca de dois dias tentou-se retirá-la do encalhe em vão. Como que, anunciando o desastre, uma tormenta atingiu esse navio afundando-o, morrendo nessa ocasião 39 homens, muitos afogados devido ao álcool consumido em grande quantidade.

Os três navios restantes reiniciaram a subida do rio até a *Itaparica* também encalhar. Shephard estabeleceu, então, um grupo de defesa a bordo desse navio e os dois outros navios continuaram a subida do Rio Negro. A cerca de seis milhas de Carmem, Shephard resolveu atacá-la por terra, desembarcando cerca de 320 homens sob o seu comando direto. Joaquim Inácio recebeu a ordem de permanecer na *Constança*



com 15 homens, 3 mosquetes e 3 espadas para defendê-la⁴. Ordenou, também, que Joaquim Inácio evitasse o combate e caso fosse perseguido, suspendesse de onde se encontrava e se dirigisse ao local de fundeio da *Itaparica*.

Depois de extenuante avanço, a tropa brasileira realizou um ataque frontal contra o inimigo, superior em número e poder de fogo. Logo no início da refrega, Shephaerd caiu morto e o ataque perdeu seu ímpeto. A retirada era a única solução. Ao tentar recuar foram cercados e a tropa se rendeu.

Enquanto ocorriam essas ações, os argentinos resolveram atacar os dois navios fundeados. Em primeiro lugar tomaram a *Escudeira*, depois de heroica resistência. Em seguida foi a vez da *Constança*, sob a responsabilidade de Joaquim Inácio. O combate foi breve, pois Joaquim não contava com muitos recursos de defesa. O navio foi tomado e Joaquim aprisionado.

A expedição foi um retumbante desastre. A Marinha Imperial perdeu 4 navios, 79 mortos e 579

prisioneiros⁵. Um grupo de 93 prisioneiros brasileiros, dentre os quais se encontravam Marques de Lisboa e Joaquim Inácio foram transferidos para o brigue argentino *Ana* para seguirem para o Rio Salado, onde ficariam encarcerados. No segundo dia de viagem, os prisioneiros liderados por Marques de Lisboa e Joaquim Inácio revoltaram-se contra os seus carcereiros, dominando a tripulação adversária e rumando para a Banda Oriental, local de fundeio dos navios brasileiros. Apesar de perseguidos, conseguiram chegar a águas amigas a salvo.

Pinto Guedes, talvez desejando desviar a atenção de seu mau planejamento, imputou o fracasso a diversos oficiais da expedição, dentre os quais se encontrava Joaquim Inácio. Por incrível que pareça, não quis abrir um Conselho de Guerra contra os acusados, pois certamente os seus erros apareceriam claramente. Alegou para essa decisão que “tudo cairia em nada”⁶. Tinha medo de ser responsabilizado, por isso não tomou nenhuma ação punitiva, no entanto a culpa estava lançada sobre oficiais, que não tiveram



chance de se defender. Ao jovem tenente Joaquim Inácio foi imputada a pecha de covarde, sem a possibilidade de defesa. Permaneceria vulnerável até o almirantado, quando a disputa partidária tomaria conta dos embates políticos.

A vida prosseguia. Joaquim Inácio não chegou a permanecer um mês na Corte e logo foi mandado de volta ao Prata, onde assumiu em dezembro de 1827 a função de Imediato da escuna *Grenfell*. Em combate permanente contra os ousados corsários argentinos, Joaquim Inácio permaneceu até maio do ano seguinte quando participou ativamente do memorável combate entre a escuna Argentina *Ocho de Febrero*, comandada pelo valente Tomás Espora e a *Bela Maria* de Marques de Lisboa, nos momentos iniciais da ação. Nessa ação, o futuro Marquês de Tamandaré combateu por cerca de dez horas o inimigo Espora até este, sem munição, render-se. A *Grenfell* de Joaquim Inácio permaneceu ao largo do embate, por possuir um calado excessivo para a área de ação.

A guerra, enfim, aproximava-se de seu término, uma vez que ambos contendores estavam no limite da exaustão material e financeira. Em agosto de 1827, com a expedita intervenção da Grã-Bretanha, foi assinada uma Convenção Preliminar de Paz, nascendo assim a República Oriental do Uruguai, como um estado-tampão entre a Argentina e o Brasil. Joaquim Inácio voltava para a casa, depois de quase dois anos de guerra.

Em 18 de outubro de 1829 Joaquim Inácio foi promovido a primeiro-tenente, ao mesmo tempo em que foi nomeado pelo Imperador Cavaleiro da Ordem de Cristo⁷, como clara demonstração de que as acusações de que fora vítima não o tinham afetado imediatamente. Temia por elas, no entanto sabia que cumprira com o seu dever e em momento algum fora covarde.

O ano de 1831 foi um ano pleno de agitações que culminaram na abdicação de Pedro I em favor de seu filho, ainda menor de idade. Teve início o período da História do Brasil conhecido como período regencial, que se estenderia até 1840.



A Marinha, nessa fase da História Imperial, teve a tarefa de transportar tropas para os mais longínquos rincões do país, de modo a auxiliar a controlar os diferentes movimentos insurrecionais que perturbaram a vida nacional. Joaquim Inácio, a bordo da fragata *Imperatriz* participou ativamente das ações imperiais para debelar o movimento conhecido como Cabanagem no Pará.

Em setembro de 1835 iniciou-se um movimento que seria o mais importante e perigoso pelo qual passaria a Regência. Essa luta levaria cerca de dez anos e envolveria o Rio Grande do Sul em um movimento que tinha o propósito de separar a província do governo central. Teve início a chamada Revolução Farroupilha, cujo um dos chefes foi Bento Gonçalves.

Joaquim Inácio participou modestamente dessa revolta, entretanto teve uma tarefa de suma importância ao transportar o líder Bento Gonçalves, capturado pelas tropas legalistas, em outubro de 1836, do Rio Grande até a Bahia, logo após assumir o comando do brigue *Constança* já como capitão-tenente. O

governo temia uma tentativa de fuga do rebelde se ainda permanecesse no sul. A alternativa foi transportá-lo para o nordeste. Joaquim Inácio cumpriu essa tarefa de uma forma muito eficiente e após quinze dias de viagem entregou Bento Gonçalves às autoridades da Bahia.

Em novembro de 1837 eclodiu a revolta conhecida como Sabinada, chefiada pelo médico Francisco Sabinho Álvares da Rocha Vieira, daí advindo o nome de Sabinada ao movimento. O propósito dessa nova sedição era separar a província do Império, durante a menoridade de Dom Pedro. Para lá seguiu a *Constança* sob o comando de Joaquim Inácio, compondo a divisão de bloqueio da cidade de Salvador sob o comando do Chefe de Divisão Teodoro de Beaurepaire. Joaquim Inácio participou ativamente dos combates nessa cidade e em março do ano seguinte, 1838, a revolta foi dominada, sendo os líderes submetidos a julgamento, vindo a ser condenados a morte, no entanto muitos acabaram anistiados. Francisco Sabinho foi exilado para Goiás, vindo a falecer em 1846 em Mato Grosso⁸.



No ano de 1840 foi declarada a maioria de Dom Pedro, o que veio, aos poucos, a diminuir as sedições, tão comuns na década anterior. Nesse ano Joaquim Inácio foi designado Inspetor dos Arsenais de Marinha da Província do Rio Grande do Sul, lá permanecendo por cerca de quatro anos.

É dessa época, também, a aproximação com Luiz Alves de Lima e Silva, Barão de Caxias, designado Presidente da Província e Comandante-em-Chefe do Exército em operações contra os farrapos em 9 de novembro de 1842 pelo governo imperial. Essa foi a primeira de uma série de encontros entre os dois chefes militares nos próximos vinte anos, culminando no encontro final na Guerra do Paraguai.

Em 1844 foi Joaquim Inácio promovido a capitão-de-fragata e nomeado Cavaleiro da Ordem de São Bento de Aviz como um justo reconhecimento pela sua atuação como Inspetor do Arsenal de Rio Grande. No ano seguinte, para sua alegria, foi nomeado comandante da fragata *Constituição*, um dos navios mais importantes da Marinha. Esse

navio já tinha sido comandado por chefes navais ilustres como John Grenfell e William Eyre, o que indicava que Joaquim Inácio adquiria prestígio entre os seus pares e superiores.

Em outubro de 1845 Dom Pedro II, a Imperatriz D. Teresa Cristina e grande comitiva foram transportados pela *Constituição* sob o comando de Joaquim Inácio a Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo em visita protocolar. O Imperador queria a conciliação nacional e essa visita ao Rio Grande demonstrava que o Império do Brasil era de todos, inclusive dos farrapos. Nessa pacificação se distinguiu o Conde de Caxias que acabou escolhido senador por este estado.

Ao final da comissão Joaquim Inácio foi muito elogiado pelo Chefe de Esquadra John Grenfell, comandante da divisão naval que transportou o Imperador. Além disso, durante a viagem, Joaquim Inácio manteve estreito contato com Dom Pedro II, que ficou muito bem impressionado com o seu estilo de comando, inteligente, espirituoso e



modesto. Essa boa impressão traduziu-se no recebimento da Comenda da Imperial Ordem da Rosa, ofertada pelo Imperador ao final de 1845.

No ano seguinte, 1846, a *Constituição* partiu ainda com Joaquim Inácio como comandante, para um período de reparos na Inglaterra, lá permanecendo até maio do ano seguinte. Uma das maiores emoções por que ele passou foi encontrar-se com o seu ex-comandante de força a bordo da nau *Pedro I*, Lorde Cochrane, conde de Dundonald. O velho almirante britânico reconheceu imediatamente o comandante da *Constituição* como o seu jovem guarda-marinha de 1824. Já se passavam 23 anos desde aquele primeiro encontro. Ambos conversaram durante longo tempo sobre o Brasil e as aventuras do velho “lobo do mar”. Foi um encontro emocionante e inesquecível para Joaquim Inácio⁹.

No seu regresso ao Brasil a *Constituição* foi deslocada na sua derrota para seguir a Pernambuco, assolada pela última revolta sediciosa que tomou o nome de Revolta

Praieira, de tendências liberais e burguesas. Ao final de 1848 os revoltosos tomaram Barreiros e avançaram perigosamente sobre Recife, capital da Província. Joaquim Inácio recebeu ordens do governo central para assumir o comando das forças navais lá localizadas, compostas de uma corveta, seis brigues, uma escuna e um transporte¹⁰. Encontravam-se no porto também um vapor e a fragata *Dom Afonso*, sob o comando de seu amigo, capitão-de-mar-e-guerra Joaquim Marques de Lisboa, recém chegado da Europa. Ao todo 12 navios e cerca de 1.200 homens.

Em fevereiro de 1849 deu-se o combate final contra os praieiros, sangrento e acirrado. Ao final, os revoltosos foram derrotados e entregaram-se ao governo legal. Joaquim Inácio horrorizou-se com os combates e a mortandade ocorrida durante a revolta. Disse ele que “aquilo não foi batalha, foi caçada diabólica, de que escapei por milagre; atirava-se à marujada como às feras; não podia deixar de responder, embora sangrasse o coração, mas o dever prevalecia e só me retirei quando vi a



cidade livre das forças rebeldes”¹¹. Dom Pedro II sempre conciliador viria a anistiar os revoltosos três anos depois.

Em março de 1849 Joaquim Inácio foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra e no ano seguinte passou o comando da sua querida *Constituição*, designado que foi para assumir as funções de Inspetor do Arsenal de Marinha da Corte, função de grande responsabilidade.

Sua sensibilidade era temperada com forte religiosidade, devotando ao catolicismo grande fervor. Um episódio demonstra essa sua característica religiosa. Era padroeira do Arsenal de Marinha da Corte, São João Batista. A este santo fora dedicada pequena capela que, com o correr dos anos, foi sendo relegada, encontrando-se em 1851 em completo abandono. Acabou fechada. Sua pia batismal chegou a ser usada como depósito de munição! Joaquim Inácio, vendo essa situação de abandono, resolveu investir e recuperar a capela para uso não só dos funcionários, como do povo em geral. Em junho de 1851 a capela foi totalmente recuperada,

sendo celebrada uma missa com um *Te Deum* composto por Francisco Manoel. Joaquim Inácio era um crente que acreditava convictamente na Providência Divina. Acreditava em Deus e na caridade ao instituir uma associação beneficente para os funcionários do Arsenal.

Em março de 1852 foi promovido a Chefe de Divisão, primeiro posto do almirantado. Tinha 43 anos de idade. Nesse ano reinava a paz política com o chamado Governo de Conciliação que tinha como Chefe de Gabinete Honório Herméto Carneiro Leão, o Marquês de Paraná. Inteligente, dinâmico e trabalhador o saquarema Honório Herméto organizou um coeso ministério, no qual se destacou José Maria da Silva Paranhos, Visconde do Rio Branco. Foi realmente um período de franco progresso e nesse ambiente de paz que Joaquim Inácio ascendeu ao almirantado. Por cerca de três anos permaneceria a frente do Arsenal, tendo nesse período sido nomeado Cavaleiro da mui nobre e antiga Ordem da Torre e Espada do Valor Lealdade e Mérito de Portugal pelos serviços prestados



como Inspetor do Arsenal no reparo do vapor lusitano *D. Maria II* da Companhia Luso-Brasileira.

Em novembro de 1855 foi nomeado Ajudante de Ordens Encarregado do Expediente do Quartel General da Marinha. Em 1856 foi promovido a Chefe de Esquadra, permanecendo na função até 1860, quando então houve uma mudança de nomenclatura de sua função que passou a ser Ajudante de Ordens do Ministro da Marinha, pasta na ocasião assumida por Francisco Paes Barreto do Partido Liberal.

Um dos assuntos que mais o aborreceu foi ser designado Ajudante de Ordens do Ministro da Marinha. Considerava que tal função

não deveria ser exercida por um oficial general. Somente em casos excepcionais, quando o titular fosse da Casa Imperial, caberia a designação de um oficial general. Assim resolveu submeter à apreciação do Mi-

nistro Paes Barreto a sua proposta de alterar o regulamento do Quartel General da Marinha, retirando a designação de Ajudante de Ordens. O choque com Paes Barreto foi inevitável. Depois de longa demora o Ministro despachou contrariamente ao pleito de Joaquim Inácio. Não restava

alternativa que não a solicitação de exoneração, o que foi imediatamente aceita pelo Ministro. Disse Joaquim Inácio que “o despeito [do ministro] a originou; não foi consequência do pedido das outras comis-



O Visconde de Inhaúma retratado por volta de 1861



sões; o ministro quis mostrar superioridade, que eu era o primeiro a reconhecer, vingou-se por que sabia não levar eu a bem, estar um oficial general obrigado ao papel de Ajudante de Ordens”¹².

A morte de Paraná em 1856 foi um duro golpe na Conciliação. Uma crise financeira se abateu no país no ano seguinte, fazendo com que em 1858 o Gabinete de Marquês de Olinda caísse. Alguns gabinetes se seguiram sem trazer a tranquilidade ao Brasil. Os dois partidos do Império, o Conservador e o Liberal, iniciaram diversos embates que vieram a aumentar a intranquilidade política. O Imperador, então, recorreu à única figura que poderia apaziguar os ânimos e garantir moderação e equilíbrio. Chamou Luiz Alves de Lima e Silva, o já Marquês de Caxias.

Caxias aceitou a dura missão e imediatamente organizou o seu Gabinete. Lembrou, então de seu velho amigo Joaquim Inácio, já Comendador, para assumir a pasta da Marinha. Não era apenas a amizade que

os unia. Ambos também eram maçons fervorosos e se reconheciam como tal.

As primeiras palavras de Joaquim Inácio no ministério foram de modéstia e comedimento. Disse ele “não posso mudar de natureza e por isso conto passar por muitos desgostos, mas o que asseguro é que entro Joaquim José Inácio no firme propósito de sair Joaquim José Inácio”¹³. Não ficaria deslumbrado com a função e efetivamente não se deslumbrou. Entrou da mesma forma que saiu, modestamente.

Pouco se tem discutido na historiografia naval o período de Ministério de Joaquim Inácio. Eu particularmente desconheço trabalhos acadêmicos que abordem essa época na Marinha. Entretanto o novo Ministro tinha ideias precisas de como deveria ser organizada a Marinha Imperial.

Joaquim Inácio acreditava que a Marinha a vela estava condenada como instrumento eficaz de guerra e que o navio misto era o principal meio das futuras frotas de combate. Ressaltava, no entanto, que os na-



vios a vela ainda eram úteis na patrulha costeira e como escola para futuros oficiais e praças nas lides marinheiras. Diagnosticava que a concentração dos navios nas capitais das províncias populosas, principalmente no Rio de Janeiro, sede de uma das estações e a mais importante, muito contribuía para, segundo suas palavras, “enervar a atividade dos oficiais e marinagem, que pela longa estadia nos portos, contraem relações que dificilmente se arrancam, quando chamados a servir em outros pontos”¹⁴.

Joaquim Inácio tinha plena consciência de que as inovações técnicas estavam modificando as estruturas e organização navais. Embora a Guerra de Secessão nos Estados Unidos da América ainda estivesse em curso, ele se mantinha atualizado nas novidades advindas desse conflito. Previa a emergência de novas descobertas suplantando as em curso. Estudava atentamente a luta entre as fortalezas e os navios encouraçados, armados com canhões de grande calibre, e essa percepção lhe seria muito útil em breve no Paraguai.

Um dos projetos mais interessantes de Joaquim Inácio foi o estudo para estabelecer uma força naval brasileira na Europa, pois isso proporcionaria aos oficiais e praças o adestramento necessário nas grandes manobras conjuntas com outros países, segundo acreditava. Tinha certeza que essa estação tornaria o país mais conhecido e faria com que os europeus travassem contato com nossos costumes, concorrendo para “desmentir calúnias que prejudicando-nos na opinião dos estrangeiros, ferem os legítimos interesses do nosso comércio e contrariam os esforços para atrair imigrantes.”¹⁵

A questão que mais incomodou o Ministro foi a organização do Ministério. Para ele a estrutura da ocasião não funcionava e muito pelo contrário, atingia a própria moral do pessoal da Marinha pelo anacronismo burocrático e funcional. Inicialmente desejou ajustar os postos às funções previstas em tabela de lotação, mal conectadas e afastadas da realidade. Propôs extinguir o posto de Chefe de Divisão por não existir “congêneres no mundo e por provo-



car conflitos de hierarquia com outros países”¹⁶, segundo suas próprias palavras. As funções desse posto seriam distribuídas pelos outros dois postos de cima, o Chefe de Esquadra e o Vice-Almirante.

Para ele o sistema francês de administração com três elementos básicos, homens, navios e dinheiro, devia ser aplicado à Marinha do Brasil. O restante das tarefas gravitaria em torno desses três elementos e seriam secundárias, assim propôs quatro grandes Diretorias. A Diretoria Central, cabeça do sistema administrativo, compreendendo a Secretaria de Estado, centralizando responsabilidades, métodos de trabalho administrativo e orientação geral de serviços. A Diretoria do Pessoal, incumbida da gestão do pessoal, instrução e adestramento, hospitais, capitânicas, tribunais, navios, forças navais e operações. A Diretoria do Material, com os arsenais, almoxarifados, serviços de logística, construção naval, obras civis, artilharia e aquisição de material. E por fim a Contabilidade Geral com os setores de contadoria e pagamento. Propunha a extinção das estações

navais, substituindo-as por cinco distritos navais, chefiados por oficiais-generais, como comandantes gerais de área, respondendo diretamente ao Ministro.¹⁷

Um dos eventos que mais o magoou no período de Ministério foi a morte de seu irmão e grande amigo Capitão-tenente Bento José de Carvalho, comandante do corveta *D. Izabel*, que afundou próximo do Cabo Espartel nas costas do Marrocos, quando realizava viagem de instrução, na noite de 11 de novembro de 1861. O afundamento dessa corveta pode ser considerado uma das grandes tragédias por que passou a Marinha em sua existência, juntamente com o afundamento do encouraçado *Aquidaban* no final do século XIX e a perda do cruzador *Bahia*, logo depois do término da Segunda Guerra Mundial. Nesse desastre que ocorreu com a *D. Izabel* morreram 123 tripulantes, cerca de pouco mais que cinquenta por cento da tripulação. Bento lhe era muito chegado e sua morte lhe atingiu dolorosamente. Registrou Joaquim Inácio com essas palavras o trágico acidente: “o triste acontecimento



que destruiu em flor tantas esperanças, encerra, porém, uma lição grandiosa; só a luta engrandece o homem e a luta com os elementos eleva-o acima do comum da humanidade”¹⁸.

Nesse período como Ministro, Joaquim Inácio sofreu ataques virulentos pela Imprensa do advogado, jornalista e político Aureliano Cândido Tavares Bastos. A inimizade entre ambos surgira por que Tavares Bastos vinha criticando na imprensa a administração de Joaquim Inácio, alegando excessiva centralização e despotismo na condução dos assuntos afetos à pasta. Por estar exercendo uma função política no Ministério da Marinha, Tavares Bastos não podia estar criticando o titular da pasta da forma como vinha fazendo. Não restava a Joaquim Inácio, por um dever ético e regulamentar, sob pena de perda de autoridade se não exonerá-lo. Os ataques, a partir daí, passaram a ser mais virulentos por parte de Tavares Bastos que, para não se expor demasiado e por ser um artifício comum na época, utilizou o pseudônimo de “solitário” publicando seus textos

críticos no jornal de grande circulação no Império, o *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro¹⁹. Os dois nunca fariam as pazes e mantiveram uma grande inimizade até a morte de Joaquim Inácio.

Outro grande adversário político de Joaquim Inácio foi o combativo político e advogado Zacarias de Góes e Vasconcelos, que inclusive já ocupara a pasta da Marinha em 1852. Brillhante orador, inteligência acima da média, ele seria também Chefe do Gabinete que substituiria o de Caxias em 1862, do qual Joaquim Inácio era ministro, após intensa campanha oposicionista. Zacarias foi um dos políticos de maior prestígio no Segundo Império, vindo a falecer em 1877. A oposição de Zacarias era contra o Gabinete Caxias e não só especificamente contra Joaquim Inácio. Os discursos de Zacarias da tribuna encontram-se entre os mais virulentos e bem escritos dos anais do Parlamento do Império brasileiro. Após intensa campanha orquestrada por Zacarias, o Gabinete Caxias não mais se sustentou e diante de uma moção de censura o Gabinete caiu.



Joaquim Inácio passou o Ministério para José Bonifácio de Andrade e Silva. Terminava assim a experiência política de Joaquim Inácio no Partido Conservador.

Em 1864 o Brasil se viu envolvido em um conflito com o Paraguai que levaria quase seis anos. Depois de um período de inação, as armas brasileiras conseguiram vitórias importantes na Batalha Naval do Riachuelo em junho de 1865 e em Uruguaiana, em agosto desse ano, com a rendição das forças paraguaias invasoras do território brasileiro no Rio Grande do Sul. Após a grande operação do Passo da Pátria, na qual a Marinha transportou 51.000 soldados da margem argentina para a paraguaia, seguiram-se grandes vitórias terrestres em Tuiuti, a maior batalha campal da América do Sul, Jataiti-Corá, Boqueirão e Sauce.

A partir de julho de 1866 a concepção estratégica aliada era conquistar a margem esquerda do Rio Paraguai, em território inimigo e com apoio da Esquadra dominar Curuzu, Curupaiti e depois Humaitá, fortaleza considerada inexpugnável. Em setembro, Curuzu

caiu sob ataque aliado, no entanto os avanços tornaram-se lentos e desgastantes. A moral da tropa começou a ser atingida, a disciplina sofreu intensamente no terreno movediço do Paraguai. O relacionamento entre os chefes aliados, também, vinha agravando aquele estado de coisas. Existiam desconfianças entre os chefes brasileiros e argentinos, sendo que o choque entre Joaquim Marques de Lisboa, o Visconde de Tamandaré, Comandante-em-Chefe das Forças Navais brasileiras, e Bartolomeu Mitre, Presidente da Argentina e Comandante-em-Chefe Aliado, era o de maior efeito. Naquele arranjo organizacional estabelecido pela Tríplice Aliança, a Esquadra Imperial encontrava-se sob comando direto de Tamandaré, sem estar subordinada a Mitre.

Os choques gravitavam sob a melhor maneira de utilizar os navios. Mitre propugnava pela exposição direta dos navios no bombardeio às fortificações inimigas, o que era considerado imprudente e irresponsável por Tamandaré que via nessa atitude de Mitre a verdadeira



intenção de expor os navios à destruição e assim ver enfraquecido o Poder Naval brasileiro no Prata. Havia desconfianças mútuas e o ambiente se deteriorava rapidamente entre os chefes. A derrota no Curupaiti requereu mudanças. Tamandaré e Polidoro foram imediatamente atingidos pela derrota. Mudanças eram necessárias, de modo a que se invertesse o curso da guerra e fosse mantida a aliança do Império com a Argentina. Como Mitre não poderia ir, Tamandaré tinha que partir.²⁰

Zacarias de Góes e Vasconcelos, Chefe de Gabinete na ocasião, até como uma ironia do destino, resolveu convidar Caxias para unificar e apaziguar os ânimos e o mais importante, trazer um novo ânimo às tropas aliadas que patinavam no Paraguai. Em sua grandeza, Caxias aceitou a difícil missão, esquecendo os dissabores e a oposição ferrenha que Zacarias lhe dirigira anos antes. Imediatamente escolheu seu velho amigo, Joaquim Inácio, para substituir Tamandaré. Os dois estariam novamente juntos em um momento delicado da História do Império.

A Guerra do Paraguai já era para Joaquim Inácio um sofrimento antes mesmo de seguir para o teatro de operações. Perdera, pouco tempo antes, o seu dileto filho, o jovem Capitão-tenente Antônio Carlos Mariz e Barros, a bordo do couraçado *Tamandaré*, em frente a Itaipuru, atingido por uma granada que estraçalhou suas pernas. Levado ao Navio Hospital *Onze de Junho*, Mariz e Barros declinou dos anestésicos quando começaram a amputar as pernas, declarando que isso era para mulheres. Solicitou apenas um charuto aceso. As pernas foram amputadas a frio, vindo a falecer horas depois. Suas últimas palavras foram “mãe ... esposa ... filhos ... amigos... nunca vos esqueci ... pai ... sempre honrei o seu nome”.²¹

Ao saber da morte do filho, Joaquim Inácio chorou. Ao receber as condolências de um amigo, este lhe disse “ - resigne-se general por que também queria chorar; o pranto é contagioso”. Joaquim Inácio respondeu-lhe “ - não repare, é um navio velho a fazer água: a bomba da resignação acertará a estancá-la”²². Ele se lembrou, pouco tempo antes,



que escrevera uma carta a seu querido filho Mariz e Barros, cumprimentando-o pelo modo valente como vinha se comportando na campanha até aquele instante. Escreveu ele para o filho o seguinte “-portou-se bem como um herói...hoje tu és o Barros de Paissandu e não o filho do Chefe de Esquadra, tem direito a tudo e nenhum invejoso atribuirá mais ao filhotismo aquilo que obtiver...continue a ser valente...mas não vá procurar voluntariamente o perigo, nem faça ostentação de coragem... não mostre orgulho de seus feitos”²³.

A sua preocupação com a integridade física de seu filho o fazia passar muitas noites sem dormir. Um projétil inimigo tirou a vida daquele filho pelo qual sentia grande orgulho. Voltou-se mais ainda para a religiosidade, pois somente Deus poderia consolá-lo naquele momento.

Antes de embarcar para o Paraguai, compareceu a Igreja da Ordem Terceira da Imaculada Conceição, onde mandou rezar uma missa em ação de graças pelo sucesso de sua difícil tarefa. No dia 3 de dezembro

de 1866 seguiu para o teatro de operações. No dia 22 daquele mês assumiu o comando das forças navais brasileiras no Paraguai a bordo do *Apa*, em frente a Curuzu. A despedida do amigo Tamandaré que retornava a Corte foi emocionada e presenciada por muitos oficiais.

Joaquim Inácio, imediatamente se inteirou da situação estratégica e tática, estabelecendo o *Brasil* como seu capitânia. Determinou, então, a continuação do bombardeio de Curupaiti. Em um desses ataques, foi morto o Capitão-tenente Vital de Oliveira, conhecido hidrógrafo e comandante do *Silvado*. Foi uma grande perda para a esquadra Imperial que abalou imensamente Joaquim Inácio²⁴.

Em janeiro de 1867 ele recebeu a notícia de que havia sido promovido ao último posto da ativa, a de Vice-almirante. Com um mês de aclimatação e conhecimento com o ambiente da guerra ele acreditou ser possível forçar Curupaiti, no entanto temia ficar isolado, caso essa posição não fosse forçada por terra, o que parecia lógico, no entanto as-



sim não pensava Mitre que continuou insistindo em ultrapassar tanto Curupaiti como Humaitá, em sequência. Joaquim não concordava com essa proposta, no que foi apoiado por Caxias.

Até agosto houve muitas indefinições sobre o que fazer. Caxias, aos poucos ia corrigindo as deficiências do Exército e tais providências, como era de se esperar, levaram tempo, além disso, houve um surto de cólera que atingiu todas as tropas no campo de batalha. Afinal Caxias determinou que Curupaiti fosse forçada pela Esquadra, aguardando-se a tomada de Humaitá para data posterior.

Em 15 de agosto de 1867 a esquadra brasileira, sob o comando de Joaquim Inácio, com um total de 10 navios iniciou o forçamento da posição de Curupaiti, tendo recebido forte bombardeio inimigo. A passagem dos dez navios levou cerca de duas horas, tendo cada encouraçado levado cerca de 40 minutos para desfilar em frente da posição inimiga. Os brasileiros tiveram apenas três mortos e 22 feridos, dentre eles

o comandante do *Tamandaré*, Eliziário Barbosa que teve que sofrer a amputação de um braço.

Os navios sofreram numerosos impactos em seus costados, sendo que o *Brasil* onde se encontrava o almirante recebeu 64 impactos diretos, o que demonstrou a qualidade das couraças dos navios brasileiros. Curupaiti fora afinal transposta, no entanto, os navios agora se achavam em uma posição perigosa entre esta fortificação e Humaitá. O transporte logístico não poderia ser feito pelo rio, assim determinou que fosse aberto um caminho de estrada de ferro com cerca de 25 quilômetros pela margem direita do Rio Paraguai, no Chaco, entre Curuzu e outro ponto entre Curupaiti e Humaitá, batizado de porto Eliziário, em homenagem a Eliziário Barbosa. Esse foi um caminho fundamental para manter os navios abastecidos até que Curupaiti caísse.

Humaitá era o próximo forte a ser vencido. Com uma largura média de 800 metros, fazia um grande U, onde se localizavam cerca de 109 bocas de fogo apontadas para o rio e mais 80 canhões contra terra²⁵. Era



realmente uma fortaleza que provocaria grandes danos aos navios que forçassem a passagem, pelo menos assim se pensava.

Joaquim Inácio tinha uma característica de comando participativo, fruto de sua própria personalidade modesta e da experiência de Carmem de Patagones quando os planos foram conduzidos, sem que ao menos houvesse discussões entre os participantes sobre a viabilidade de ser realizada tal ação. Assim, solicitou aos seus comandantes pareceres quanto ao forçamento de Humaitá, como proposto por Mitre. A maioria de seus comandantes concordou com o ponto de vista de Joaquim Inácio quanto ao forçamento. Acreditavam que os danos seriam grandes e que haveria a necessidade de se conquistar Humaitá por terra. Além disso, acreditavam que uma vez transposta Humaitá, os navios estariam entregues à própria sorte, sem abastecimentos e separados ainda por Curupaiti e por Humaitá.

Joaquim Inácio se preocupava imensamente com a quantidade de baixas entre os seus subordinados e

não iria expô-los desnecessariamente ao fogo inimigo e por ter essa postura paternal com as tripulações, passou a ser chamado carinhosamente de “Tio Joaquim”. Não forçaria Humaitá se não houvesse um plano de envolvimento dessa fortaleza por terra e nisso ele era apoiado pelos seus comandantes. Por meses resistiu às investidas de Mitre que queria o forçamento a qualquer custo. Caxias continuou a apoiá-lo nessa resistência.

Por cerca de seis meses a força naval permaneceu entre Curupaiti e Humaitá, bombardeando ambas fortificações. Em fevereiro de 1868 resolveu-se forçar finalmente Humaitá, em coordenação com a tomada de Estabelecimento ao norte desta fortificação pelas tropas de Caxias, como desejava Joaquim Inácio. Com esse plano imaginado por Caxias, as chances de queda de Humaitá eram grandes. Naquela altura, Joaquim Inácio já havia recebido o título de Barão de Inhaúma pelos seus relevantes serviços prestados em campanha.

Muito se tem discutido sobre a passagem de Humaitá. O plano de



Inhaúma previa a investida dos navios em pares, os monitores por bombordo e encouraçados por boreste, em três pares, apoiados por fogos de apoio de outros navios que fustigariam os inimigos, enquanto se desse a passagem do grupo principal. Um plano simples, porém ariscado. O exército brasileiro apoiaria, também, com fogos providos de terra, de modo a desviar a atenção dos defensores paraguaios.

A passagem foi acompanhada atentamente por Inhaúma que tudo assistia a bordo do *Brasil* que apoiava com fogos de contrabateria os navios atacantes. Houve intensa fuzilaria e os navios sofreram diversos impactos diretos dos canhões inimigos, no entanto conseguiram finalmente ultrapassar Humaitá, sem perdas significativas. Nessa passagem distinguiu-se o primeiro-tenente Antônio Cordovil Maurity, comandante do *Alagoas*. Inhaúma diria posteriormente que “arrojos como este só os pratica um verdadeiro bravo, deixei-o seguir seu belo destino. Deus protege atos tão nobres. Se me fora dado lançar neste

momento as dragonas de oficial superior sobre os ombros do meu bravo camarada, o sr primeiro-tenente Maurity, eu o faria com o maior dos contentamentos”²⁶. Inhaúma, em sua modéstia, prezava o desempenho de seus subordinados e sabia premiar os seus atos. Fazia parte de sua personalidade enaltecer os atos que deviam ser enaltificados. Talvez visse em cada ato heroico de seus subordinados, o seu filho Mariz e Barros, morto como um herói. Sentia falta de seu filho Antônio Carlos e Maurity o lembrava dele.

Um ponto interessante que merece ser discutido é a autoria de artigos publicados por um suposto correspondente de guerra que acompanhava a esquadra em operações e que eram veiculados na Corte no periódico *A Semana Ilustrada*, com o pseudônimo de “Leva Arriba”. Os artigos eram baseados em relatos de ações em combate da força naval e muitas vezes enalteciam os combatentes. Muito natural esse procedimento. Em todas as guerras os correspondentes têm procurado não só descrever as ações de combate, mas também enaltecer os



atos heroicos dos combatentes, até como forma de aumentar a moral dos que lutam e dos que se encontram em casa. No caso do “Leva Arriba” a descrição das ações era bem detalhada com informações que incluíam descrições que só podiam ser originadas por quem tinha uma visão total de conjunto, por exemplo, um oficial de estado-maior que acompanhava as operações em curso ou mesmo o próprio comandante-em-chefe. Parece lógico esse raciocínio, pois era comum, naquele tempo, importantes personalidades do Império utilizarem pseudônimos para expor opiniões e críticas a outras pessoas ou mesmo ao regime.

A historiografia corrente tem apontado como autores dos artigos ou o irmão de Inhaúma, Antônio José Victorino de Barros, segundo a interpretação de historiadores navais brasileiros ligados à Revista Marítima Brasileira que têm reapresentado os artigos do “leva arriba” em seus últimos exemplares ou o próprio Inhaúma, segundo interpretação do Barão de Jaceguay, comandante do “Barroso”, unidade subor-

dinada a Inhaúma na guerra. A análise dos fatos, segundo minha interpretação, não aponta para nenhum dos dois, mas sim para ambos. No primeiro caso, Antônio José foi o autor da primeira e única biografia de Inhaúma de 1870 e por ele nutria profunda admiração que beirava a adoração. Para quem leu essa biografia, o tom apologético é a marca do texto. Muito bem, Antônio José morava no Rio de Janeiro e não participou da campanha, logo não poderia ter escrito os artigos. Pela lógica, se não era Antônio José o “leva arriba”, só poderia ser Inhaúma o autor anônimo dos artigos. Assim Jaceguay estaria em princípio com a razão. No entanto, parece-me difícil que Inhaúma tenha escrito no dia 2 de outubro de 1868 o seguinte texto que “Leva Arriba” escreveu sobre a ação em frente a Angostura :

O dia 1º o que quer dizer ontem, ou véspera de hoje, é a data de um belo feito marítimo e mais uma das provas da bravura pessoal, da perícia e galhardia de nosso [...] o herói do dia foi o al-



mirante...era magnífico e imponente vê-lo em seu posto de honra e em um navio de madeira, assoberbar a grossa artilharia da terrível fortificação paraguaia²⁷.

Parece-me inverossímil Inhaúma se autoelogiar dessa forma, dada a sua personalidade modesta e equilibrada. Em minha interpretação acredito que os artigos eram realmente escritos por Inhaúma que os remetia para o seu irmão na Corte. Neles Inhaúma descrevia as ações de combate detalhadamente, no entanto, Antônio José, movido por forte admiração por seu irmão, acrescentava frases laudatórias que não seriam do agrado do velho almirante, que devido a outras preocupações mais prementes na guerra e sem ter acesso aos artigos publicados na época não se manifestava. Antônio José então enviava os artigos modificados para publicação na *Semana Ilustrada*. Dessa forma acredito que o “leva arriba” fosse tanto Antônio José como Inhaúma.

Pode parecer estranho eu me ter detido como historiador em um fato considerado secundário, em

face de outros assuntos mais importantes da campanha, no entanto os textos do “Leva Arriba” indicam com certeza a visão de Inhaúma sobre a guerra e suas preocupações mais prementes. A questão laudatória fica por conta da admiração de Antônio José, o que não é relevante para a História da Guerra. Assim, acredito que a historiografia naval brasileira necessita ser reinterpretada e discutida.

Inhaúma privava das mesmas agruras que todos os tripulantes da força naval. Enquanto homens mais jovens sucumbiam às doenças, picadas de cobras, de aranhas, de mosquitos, alta temperatura a bordo dos navios e economia nos suprimentos, o velho almirante sofria e resistia a tudo, apesar dos seus 60 anos de idade. Pode-se imaginar as privações passadas pelo velho chefe naval nas agrestes barrancas do Rio Paraguai. Tudo era difícil, para todos. Dessa maneira a guerra deve ser analisada. Uma luta diária contra os elementos da natureza e contra os inimigos paraguaios.

Em março de 1868 o Governo Imperial elevou Joaquim Inácio a



Visconde com grandeza e nesse mesmo mês Curupaiti finalmente caiu. Nos meses seguintes, a esquadra imperial continuou fustigando Humaitá, em apoio às tropas do Exército que operavam próximo às margens do Paraguai. Por duas vezes, forças paraguaias tentaram abordar os navios que se encontravam próximos a Humaitá, tendo sido repelidos com grande número de baixas. Em uma dessas ações veio a morrer em combate o jovem comandante do *Rio Grande*, capitão-tenente Antônio Joaquim, muito ligado a Inhaúma. Os laços que os uniam eram fortes. Antônio Joaquim foi grande amigo de seu irmão Bento e com ele estivera no naufrágio da corveta *D. Isabel* como mestre. Viera de praça e galgara todos os postos do oficialato por merecimento até ser tragado pela guerra.

No início de agosto era a vez da queda de Humaitá, depois de meses de ataques quase ininterruptos. O envolvimento dessa praça fora o motivo de sua queda, corroborando assim a ideia de manobra de Inhaúma que preconizava a ação combinada da esquadra com o Exército,

pois sabia ser impossível a tomada de uma fortaleza sem a atuação de tropas terrestres. A próxima preocupação de Inhaúma era Angostura, centro nevrálgico defensivo de Solano Lopes ao sul de Assunção.

Caxias naquela oportunidade já arquitetava a manobra que seria considerada a mais ousada e criativa de toda a campanha do Paraguai, a manobra de Piquissiri. A ideia do marquês foi construir uma estrada na margem direita do Rio Paraguai no Chaco, de cerca de 11 km de extensão, de modo a desbordar a posição fortificada do inimigo próximo a Angostura, Palmas foi utilizada como base avançada e de lá cerca de 23.000 soldados foram transportados pelos navios de Inhaúma para Santa Tereza onde se iniciou a estrada do Chaco. Para manter a pressão sobre o inimigo Caxias ordenou ataques concentrados ao sul de Piquissiri, de modo a desviar a atenção de Solano Lopes do que ocorria a oeste no Chaco. A esquadra, que já havia forçado a passagem de Angostura, rumou para o norte, onde embarcou em Santa Helena as tropas que trafegaram pela estrada e as



fez desembarcar em Santo Antônio, já na margem esquerda do Rio Paraguai ao norte do dispositivo de defesa paraguaio. Coordenação eficiente e eficaz entre as forças terrestres e navais, fruto do perfeito entendimento entre Caxias e Inhaúma. Seguiram-se os combates de Itororó, Avaí e Lomas Valentinas em dezembro de 1868 com vitórias de Caxias.

Inhaúma com seus navios bombardeou Angostura durante muitos dias e em um dos ataques veio a perder seu grande amigo, o comandante do *Mariz e Barros*, o capitão-tenente Neto de Mendonça. A ele Joaquim Inácio era muito ligado por ser amigo íntimo de seu filho Antônio Carlos e por frequentar a sua casa desde os tempos acadêmicos quando ambos eram aspirantes da Escola Naval. Neto de Mendonça em tudo lembrava Antônio Carlos.

Angostura rendeu-se em 30 de dezembro de 1868. Inhaúma começava a demonstrar cansaço e a doença que o mataria em poucos meses, aos poucos ia minando o velho almirante. Em suas ordens de dia

não deixava de citar os feitos de seus subordinados, especialmente Delfim Carlos de Carvalho, seu genro, casado com sua filha Anna Eliza e Francisco Cordeiro Torres e Alvim. Não se vangloriava dos seus feitos, preferindo imputar, modestamente a seus subordinados, as grandes vitórias das armas navais brasileiras.

Em janeiro de 1869 desembarcou em Assunção já ocupada por tropas brasileiras. O clima dessa cidade afetou mais ainda a combalida saúde de Inhaúma. As operações navais estavam praticamente terminadas. Solicitou então sua exoneração, pois suas forças estavam se esvaindo. Sentia que a morte lhe chamava e queria encontrar a sua família, em especial sua querida esposa e companheira Maria José e suas três filhas, Anna Eliza, Carlota Adelaide e Constança. O casal já havia perdido Joaquim Inácio Junior, Antônio Carlos, Manoel e Constança, o que os afetara sobremaneira. Queria encontrar as filhas antes de morrer.

Caxias presentindo a gravidade da moléstia de Inhaúma o autorizou a passar as funções a seu



genro, Delfim Carlos, o Barão da Passagem. Durante o trânsito para a Corte, Inhaúma tomou conhecimento de que o Imperador Dom Pedro II o promovera, no quadro extraordinário a Almirante e o havia condecorado com a Grã-Cruz da Ordem da Rosa.

Em 18 de fevereiro de 1869 chegou ao Rio de Janeiro, no entanto estava tão debilitado que teve que ser transportado deitado em um escaler por seus amigos do Arsenal da Corte. Foi recebido em triunfo pela população da cidade, contudo devido a sua fraqueza não pôde corresponder aos acenos dos populares que o aguardavam no cais.

No dia 8 de março de 1869 Joaquim José Inácio despediu-se da vida. Português de nascimento, brasileiro de coração e emoção, Almirante da Armada Imperial, Visconde de Inhaúma, Tio Joaquim para os subordinados, modesto por natureza, deixou a vida aos 60 anos de idade.

Especula-se até hoje entre os historiadores qual teria sido a doença que atingiu Inhaúma levando-

o a morte. Não se tem certeza. Alguns acreditam que possa ter sido uma insuficiência renal pelo tipo de sintomas apresentados. Outros uma doença adquirida no Paraguai, malária, por exemplo. Ou insuficiência cardíaca ou mesmo leucemia. Os diagnósticos eram imprecisos naquela época. O que se tem certeza foi que Inhaúma era um chefe modesto e preocupado com os seus subordinados. Não expôs seus homens a perigos desnecessários e por isso foi considerado inerte por seus adversários. Seu estilo de comando o fazia consultar, sempre que necessário, seus comandantes de navios e oficiais de Estado-Maior a quem tratava como verdadeiros filhos. Era assim muito estimado por seus pares e subordinados.

Como chefe de família, foi pai preocupado e amoroso. Suas cartas para Maria José, sua companheira de muitos anos demonstram um amor extremo. A sua religiosidade era intensa e acreditava convictamente em Deus. Na maioria das suas Ordens de Dia no Paraguai terminava com um “viva a Nação



brasileira e viva o Imperador”, demonstrando com isso sua total lealdade à Monarquia e ao Brasil. Sua grande paixão foi, contudo a Marinha Imperial, para a qual dedicou 48 anos de vida e por ela encontrou a morte. Inhaúma representa a vitória do homem comum, sem arroubos extraordinários, nem atos heroicos arreatadores, mas nem por isso deixando de ser um exemplo de heroísmo para as gerações que se seguiram. O heroísmo, por ser correto, simples, dedicado e corajoso em situações de guerra e de crise.

Não existem instituições perenes que não reverenciem seus heróis. A Marinha Britânica reverencia Lorde Nelson como o exemplo do almirante inglês. Os norte-americanos reverenciam John Paul Jones, Farragut, Nimitz, Halsey e Spruance. Os franceses Duguay Trouin e Suffren. Os argentinos Brown e Espora. Os historiadores navais brasileiros têm o dever de resgatar os acontecimentos importantes da Marinha no passado e seus personagens, de modo a que seus exemplos, positivos e negativos, sirvam de referência para as novas

gerações de marinheiros, criando dessa maneira uma identidade comum a todos, congregados na instituição Marinha do Brasil. Essa é a verdadeira função social do historiador naval brasileiro.

Não existe Nação que não cultue os seus heróis. Inhaúma foi, e será um personagem importante para a Marinha do Brasil pelo seu exemplo de chefe simples e marinheiro dedicado. Ele foi realmente um herói modesto.

BIBLIOGRAFIA

BARROS, Antonio J. Vitorino de. *O Almirante Visconde de Inhaúma*. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artístico, 1870.

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *Cartas do Solitário*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1938.

BOITEUX, Henrique. *Os Nossos Almirantes*. V.5. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1932.

DORATIOTTO, Francisco. *Maldita Guerra*. São Paulo: Cia das Letras, 2002.



ESQUADRA ENCOURAÇADA. *Semana Ilustrada*. Rio de Janeiro, 2 de outubro de 1868.

FOLHA DE ASSENTAMENTOS de Joaquim José Inácio, aspirante a guarda-marinha da Academia Nacional e Imperial de Guardas-Marinhas do Brasil nos anos de 1821, 1822 e 1823. Arquivo da Marinha. Serviço de Documentação da Marinha.

MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.

MARTINS, Helio Leôncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha Naval na Guerra da Cisplatina. In: GUEDES, Max Justo. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, v.3, t.1.

MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado à Assembléia Geral Legislativa na 2ª Seção da*

10ª Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos negócios da Marinha, Joaquim José Inácio. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1860.

PALHA, Américo. *Soldados e marinheiros do Brasil*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1962.

PRIMEIRO LIVRO-MESTRE dos oficiais da Armada Nacional referente a Joaquim José Inácio, 1869, páginas 71 a 81 verso, conferida por Hugo Morato de Faria em 17 de janeiro de 1952.

SENNA, Ernesto. *Rascunhos e perfis*. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio, 1909.

VALE, Brian. *Una guerra entre ingleses*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2005.

¹ FOLHA DE ASSENTAMENTOS de Joaquim José Inácio, aspirante a guarda-marinha da Academia Nacional de Guardas-Marinhas do Brasil nos anos de 1821, 1822 e 1823. Arquivo da Marinha. Serviço de Documentação da Marinha.

² VALE, Brian. *Una guerra entre ingleses*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2005, p.31.

³ Essa ação está muito bem descrita em MARTINS, Hélio Leôncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha Naval na Guerra Cisplatina. In: GUEDES, Max



Justo. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, v.3, t.1, p.254.

⁴ BARROS, Antonio J. Vitorino de. *O Almirante Visconde de Inhaúma*. Rio de Janeiro: Typographia do Imperial Instituto Artístico, 1870, p. 128.

⁵ BOITEUX, Henrique. *Os Nossos Almirantes*. V.5. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1932, p.76.

⁶ Ibidem, p. 77.

⁷ Comenda indicada no Primeiro Livro-mestre dos oficiais da Armada Nacional, referente a Joaquim José Inácio, 1869, páginas 71 a 81, conferida por Hugo morado de Faria em 17 de janeiro de 1952, p. 72.

⁸ MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965, p. 175.

⁹ BARROS, Op.cit, p.163.

¹⁰ MAIA, Op.cit, p. 254.

¹¹ BOITEUX, Op.cit, p. 91.

¹² BOITEUX, Op.cit. p. 95.

¹³ BARROS, Op.cit. p. 174.

¹⁴ MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 2ª Seção da 10ª Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos negócios da Marinha, Joaquim José Inácio*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1860, p.11.

¹⁵ Idem, p.12.

¹⁶ Idem, p.5.

¹⁷ Interessante notar que em 1863 a denominação de Estação Naval foi alterada para Distrito Naval, com as tarefas propostas por Joaquim Inácio.

¹⁸ Relatório do Ministro da Marinha, p. 12.

¹⁹ Para maiores informações e esclarecimentos sobre esses artigos sugere-se ler Cartas do Solitário de Tavares Bastos. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1938.

²⁰ Para maiores detalhes consultar DORATIOTTO, Francisco. *Maldita Guerra*. São Paulo: Cia das Letras, 2002.

²¹ PALHA, Américo. *Soldados e marinheiros do Brasil*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1962, p.302.

²² BARROS, Op.cit. p. 161.

²³ SENNA, Ernesto. *Rascunhos e perfis*. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio, 1909, p. 364.

²⁴ BOITEUX, Op.cit. p. 104.

²⁵ MAIA, Op.cit. p. 312.

²⁶ BOITEUX, Op.cit. p. 113.

²⁷ ESQUADRA ENCOURAÇADA. Artigo especial enviado pelo correspondente de guerra “leva arriba”. *Semana Ilustrada*. Palmas, 2 de outubro de 1868.