

Uma análise de História Militar Comparada entre a Batalha de Memphis e Batalha de Riachuelo*

An analysis of Military History Compared between the Battle of Memphis and Battle of Riachuelo

Ricardo Pereira Cabral

Doutor em História Comparada pela UFRJ. É professor colaborador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos na Escola de Guerra Naval e membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e do Instituto de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense.

RESUMO

Este artigo pretende fazer uma análise comparada entre duas batalhas fluviais ocorridas na Guerra Civil Americana e na Guerra da Tríplice Aliança. A saber, a Batalha de Memphis e a Batalha de Riachuelo, ressaltando as convergências de estratégias, táticas e dos meios navais utilizados.

PALAVRAS-CHAVE: Marinha dos Estados Unidos, Guerra Civil Americana, Marinha Imperial, Guerra da Tríplice Aliança

ABSTRACT

This article intends to make a comparative analysis between two river battles that took place in the American Civil War and in the War of the Triple Alliance, namely the Battle of Memphis and the Battle of Riachuelo, highlighting the convergence of strategies, tactics and naval use.

KEYWORDS: US Navy, American Civil War, Imperial Navy, the Triple Alliance War

INTRODUÇÃO

Neste artigo iremos apresentar uma análise histórica comparativa das duas principais batalhas fluviais travadas na Guerra Civil Americana ou de Secessão e da Guerra da Tríplice Aliança, a Batalha de Memphis (1862) e a Batalha de Riachuelo (1865).

O critério utilizado para a escolha da Batalha de Memphis foi por ter sido um combate fluvial que envolveu um número relativamente elevado de embarcações e um raro exemplo de batalha decisiva, que praticamente destruiu a força fluvial do oponente no combate como ocorreria posteriormente, na Guerra da Tríplice Aliança com a Batalha do Riachuelo.

A História Comparada é uma modalidade fortemente marcada pela complexidade, pois impõe ao pesquisador a tarefa de fazer um recorte geminado do espaço-tempo que atravesse duas reali-

* Artigo recebido em 15 de setembro de 2015 e aprovado para publicação em 05 de outubro de 2015.

dades distintas explorando suas semelhanças, ressaltando diferenças e especificidades mediante o uso de uma metodologia que permita fazer tais associações explorando os limites de cada objeto, um em relação ao outro. A metodologia utilizada deve permitir ao historiador fugir das armadilhas do anacronismo, das analogias sem fundamentos sólidos, das generalizações indevidas, da indução mal encaminhada e das conclusões insatisfatórias ou descabidas¹.

Neste ensaio apresentaremos uma comparação entre os tipos de navios utilizados pelas Marinhas, a estratégia e a tática nos combates nas duas batalhas acima citadas. A proximidade temporal entre os dois eventos, a utilização de meios e o ambiente de luta, em muitos casos semelhantes, facilita a comparação. Neste sentido a Guerra da Tríplice Aliança utilizou várias das inovações surgidas na Guerra de Secessão adaptando-as as nossas limitações econômicas, tecnológicas e das peculiaridades dos rios e da região.

DESENVOLVIMENTO

No início do século XIX, a Revolução Industrial provou uma série de transformações na guerra naval com a introdução do motor a vapor. Nas belonaves a utilização da roda com balancim como propulsor obstruía uma parte do convés, diminuía o número de canhões em um dos bordos e criava uma vulnerabilidade, daí a persistência na utilização das velas até o último quarto do século e as tentativas de superar as deficiências apresentadas².

Nos navios oceânicos, o vapor era uma forma de compensar a irregularidade da impulsão a vela e dar mais velocidade, ainda que isso reduzisse, significativamente, a autonomia, já que os primeiros motores e as rodas de pás (que depois foram substituídos pelo hélice) ainda que muito potentes para os padrões da época não eram muito eficientes, os vasos tinham limitações de espaço e necessitavam de reposição dos estoques consumidos. Nos rios as rodas de pás tinham mais utilidade, pois conferiam uma maior manobrabilidade, mas mesmo assim devido a vários inconvenientes (por exemplo, limitação do número de canhões no bordo em que se encontrava a roda, a baixa velocidade em relação ao hélice, a vulnerabilidade ao fogo

etc.) com o tempo esta forma de propulsão foi sendo substituída pelo hélice.

Em 1814, a Marinha dos Estados Unidos encomendou a Robert Fulton a construção de uma bateria flutuante, trata-se do primeiro navio de guerra a vapor. Em 1816 a embarcação, o USS Demologos, posteriormente, renomeado de USS Fulton, foi entregue, mas o navio não chegou a entrar em combate. A partir daí foram construídos outras belonaves a vapor. O primeiro vapor a entrar em combate foi o *Karteria*, em 1825, construído por ingleses apoiadores dos gregos em sua guerra de independência (1821-1829). Com o advento do vapor os navios de guerra a vapor foram classificados em três grandes classes, as fragatas, as corvetas e os saveiros, todos dotados de canhões e dotados de propulsão mista a vela e a vapor (ainda com rodas de pás). Já em 1850, os franceses lançaram o *Le Napoléon*, um navio movido à vela e a vapor, mas com um hélice no lugar da roda como propulsor, um salto tecnológico em relação aos vasos de guerra até então existentes. Durante a Guerra da Crimeia (1852-1856), russos, britânicos e franceses utilizaram amplamente embarcações protegidas por uma couraça de chapas de ferro, sendo que os últimos tomaram a iniciativa de introduzir o uso de baterias flutuantes com o mesmo tipo de proteção. Neste período foram introduzidos canhoneiras, navios a vapor, com hélice, canhões de grosso calibre, com o casco e o convés protegido por placas de madeira e, posteriormente, ferro. Este último tipo de navio, com a redução do seu calado, se revelaria ideal para operação em mares fechados, em águas protegidas e nos rios³.

Em paralelo às transformações na propulsão, aperfeiçoou-se a artilharia com a adoção de novas ligas de metal, carregamento pela culatra, alma do tubo raiada que conferia maior precisão (o canhão *Armstrong*), adoção do projétil explosivo (*Paixhans*) aumentando a cadência de tiro e o alcance, por fim a instalação dos canhões, ainda mais potentes em torres giratórias. Este conjunto de inovações deu mais flexibilidade às manobras, já que não se precisava virar a borda do navio para continuar atirando. Tais avanços exigiram a adoção de couraças de ferro e depois de aço cobrindo o casco e o convés, a fim de

conferir maior resistência à embarcação, que por sua vez vai exigir a incorporação de motores mais potentes e a mudanças no *design* das embarcações com de mais torres de canhões na proa e na popa a fim de aumentar a potência de fogo.

A incorporação de todos esses aperfeiçoamentos e inovações levou a criação de um vaso de guerra singular, típico do período, o couraçado. Esta belonave tinha três características fundamentais: motor a vapor, casco de madeira revestido de placas de ferro ou aço para proteção e artilharia de grosso calibre capaz de lançar granadas explosivas e incendiárias.

A GUERRA DE SECESSÃO

As origens do conflito entre o Norte e o Sul devem ser buscadas na formação e nos primeiros anos de vida dos Estados Unidos, concepções diferentes em relação à autonomia dos Estados, das liberdades individuais, da ocupação dos novos territórios, da política econômica que resultou em dois modos de enxergar a realidade e o papel do governo. As transformações sofridas pela sociedade estadunidense e o impacto da imigração ampliavam as contradições e agudizavam os conflitos políticos. Um dos temas críticos da pauta política era a questão da escravidão que dividia o país e elevava o nível das tensões em relação ao tema que aumentaram progressivamente a partir da década de 1850, levando ao radicalismo. Em 1860, a eleição de Abraham Lincoln provocou um movimento de secessão iniciado pela Carolina do Sul, logo seguido por outros estados da região sul.

Ao longo do século XX, os Estados Unidos se beneficiaram da expansão territorial, da imigração, da revolução industrial, impulsionada pelo dinamismo interno e pelos investimentos europeus (principalmente dos britânicos). No entanto, o nível de desenvolvimento entre os estados era muito assimétricas entre os estados do norte e do sul, no primeiro se concentravam grande parte do parque industrial, fontes de carvão e ferro, prevalecia à pequena propriedade e a mão de obra assalariada, mercado interno dinâmico e em expansão estimulado também pela imigração, além do fato de que vá-

rios Estados já tinham abolido ou estavam em processo de extinção da escravidão. No sul, a paisagem era dominada pela plantation, o que não significa que não existiam indústrias, mas estas eram em número bem menor e o parque industrial era pouco diversificado, em relação ao Norte.

Nos Estados Unidos a pluralidade e a imensidão das paisagens se impõem, nem toas as regiões eram bem servidas de estradas, quanto mais de ferrovias, como no caso da região central e no sul. Assim a navegação pelos rios era fundamental. No caso o Mississipi e seus afluentes descendo do norte para o sul era uma se não a principal via de comunicação, transporte de pessoas e mercadorias e de integração do país. Em termos estratégicos o controle do Mississipi e seus tributários era uma prioridade, como em vários trechos era bem largo, os principais embates fluviais se deram em locais próximo ao meio do rio, logo após curvas ou em trechos mais estreitos e em seus afluentes. No leste, os principais teatros de operações eram bem servidos de linhas de navegação, de ferrovias, estradas e telégrafo, linhas já instaladas e em expansão, a ocupação territorial estimulada pela imigração. Tanto no norte, quanto no sul a maior parte da população estava engajada no esforço de guerra, comungando de valores comuns, a ponto dos soldados da Confederação serem conhecidos como Johnny Reb e os da União, Billy Yank.

A Guerra de Secessão foi bastante violenta com grande número de mortos e feridos, além de provocar grande destruição no sul. Em termos tecnológicos foi bastante atualizada para os padrões do período e inovadora sob vários aspectos com a utilização de navios a vapor couraçados, o hélice como propulsor, submarino, "torpedos"⁴, balões para observação, a carabina de repetição, a metralhadora, padronização de vários itens do equipamento militar, do material de campanha (fogões, barracas etc.), do atendimento médico, do planejamento da logística, no emprego do telégrafo para coordenar e controlar os movimento das tropas, na utilização das ferrovias para o transporte de tropas e suprimentos etc. Por outro lado esta guerra também mostrou que a tática e a estratégia empregadas nos combates pelos comandos

militares não acompanharam o desenvolvimento tecnológico do armamento, o que levou a um número elevado de baixas.

UM PANORAMA GERAL DA CAMPANHA DA MARINHA DA UNIÃO NA GUERRA DE SECESSÃO

Logo no início da Guerra de Secessão, o General Winfield Scott, comandante do Exército, baseado na superioridade de meios e homens da Marinha da União, elaborou o Plano Anaconda, que consistia em bloquear os principais portos atlânticos sobre o controle da Confederação e controlar o tráfego e as margens e os principais afluentes dos rios Mississippi e Tennessee. Os objetivos do plano eram impedir o tráfico de mercadorias para os rebeldes, suas exportações de tabaco, açúcar e algodão, impedir a importação de suprimentos para a população, de armas, equipamentos e materiais para o esforço de guerra, além de conquistar Richmond (Virginia), capital da Confederação⁵. O plano tinha aspectos econômicos sufocar a economia confederada e impedir o acesso a suprimentos considerados estratégicos⁶, o controle sobre os rios Mississippi, Missouri, Cumberland, Tennessee e Ohio visavam dividir o território, impedir o deslocamento de tropas, suprimentos etc., ao mesmo tempo em que possibilitaria que a Marinha apoiasse o avanço do Exército e atacando a Confederação pelo oeste e sul.

Devido à assimetria dos recursos de poder em favor da Federação em relação aos rebeldes, o Presidente Lincoln avaliou que a guerra seria rápida. No entanto, após a derrota na 1ª Batalha de Bull Run (1862), Washington foi obrigado a repensar sua estratégia e se estruturar melhor, com isso a União procurou utilizar estrategicamente suas vantagens, a saber: população maior e um parque industrial amplo e complexo, a fim de constituir unidades melhores armadas e treinadas. Outro aspecto, importantíssimo foi a utilização de navios a vapor, das redes viária, ferroviária e de telégrafo, que ofereciam aos comandantes federais flexibilidade e agilidade para deslocar tropas, suprimentos e a possibilidade de melhor coordenar e controlar as ações contra o inimigo.

A Marinha da União, apesar das limitações em relação a pessoal e de navios de

guerra, recebeu várias atribuições durante a Guerra de Secessão, a saber: implementar o bloqueio naval, combater os navios furadores de bloqueio confederados e os contrabandistas, destruir a Marinha da Confederação, dar suporte ao Exército da União (apoio de fogo, transporte de tropas, comunicações, logística etc.), levar a guerra a Confederação no mar e onde fosse inacessível ao Exército (com seu Corpo de Fuzileiros Navais), controlar o tráfego fluvial e marítimo, resumindo, dominar os rios e o mar.

As operações conjuntas e combinadas entre a Marinha e o Exército da União permitiram envolver as tropas do sul, facilitam e incrementaram a mobilidade no deslocamento das forças, forneceu apoio de fogo e suporte logístico nas investidas pelos vales dos rios que se tornaram rotas para a invasão do território controlado pela Confederação. Cumpre ressaltar que o bom nível de entrosamento entre generais e almirantes/comandantes da Marinha veio com o desenrolar do conflito, já que a maioria dos oficiais em comando tinham limitações de toda a ordem, inclusive de conhecimento militar, para coordenar suas ações com a força naval, que em muitas ocasiões não foi empregada de acordo com suas capacidades e possibilidades⁷.

Durante a Guerra de Secessão, a Marinha da União utilizou a estratégia do bloqueio naval como forma de sufocar a economia sulista e reduzir as possibilidades de recebimento de suprimentos de guerra, sendo, assim, os principais portos oceânicos da Confederação dos Estados Americanos de New Orleans (Mississippi), Galveston (Texas), Mobile (Alabama), no Golfo de México, Savannah (Geórgia), Charlestown e Wilmington (Carolina do Norte). Os principais portos fluviais sulistas que foram alvo de operações da União no Rio Mississippi foram Memphis (Tennessee), Vicksburg (Mississippi), Port Hudson (Louisiana) e no rio (e estado) Tennessee, Chatanooga⁸.

Recebida a missão de impor o bloqueio naval, a Marinha americana organizou quatro esquadrões de bloqueio, com áreas de atuação delimitadas geograficamente, a saber: Atlântico, Atlântico Sul, Leste do Golfo do México e o do Oeste do Golfo do México. A atuação dessas unidades não se limitavam a atuar no mar e ao bloqueio em si mesmo, mas desenvolve-

ram outras ações em apoio às forças de terra e realizaram uma série de operações anfíbias e ribeirinhas (com seus fuzileiros navais ou com tropas do Exército), atacaram fortalezas, portos, caçaram os navios confederados etc.

Como já citado, em termos estratégicos o controle dos rios era fundamental para derrotar os Estados Confederados, pois muitos dos teatros de operações como Kentucky, Geórgia, Tennessee e no oeste tinham poucas estradas e ferrovias. Assim US Navy atuou, principalmente, nos rios Mississipi, Missouri, Ohio, Cumberland, Tennessee, Yazoo, Branco, James, Elizabeth etc. No três primeiros a União, a Marinha e o Exército, organizou frotas fluviais, constituídas de navios a vela e a vapor como couraçados, canhoneiras etc⁹.

A fim de poder atuar em águas fluviais a Marinha organizou o Esquadrão do Mississipi (subordinado ao US Army e criado em 1861 para a Campanha de Vicksburg, ativo até o fim da guerra) para conquistar, controlar e manter o fluxo de transporte do Mississipi, seus principais afluentes e principais portos fluviais.

Para as ações ribeirinhas o Exército federal criou esquadrões fluviais, como a US Ram Fleet, a maioria embarcações comerciais adaptadas (que receberam couraços de ferro e aríetes) e canhoneiras especialmente construídas para atuar nos rios, cumprindo as mesmas missões da Flotilha de Canhoneiras Ocidental (ou Esquadrão do Mississipi) da Marinha. Em diversas oportunidades as duas unidades se reuniram constituindo uma força-tarefa contra os confederados como nas operações desenvolvidas em New Madrid, Ilha nº 10, Fort Pillow, Memphis e Vicksburg.

Em combate a Força Naval da União quase sempre lutava no modo tradicional das armadas duelando pelo fogo, formando uma linha de combate, só recorrendo ao abalroamento e a abordagem quando se apresentavam as condições favoráveis¹⁰. Já as flotilhas do Exército, dotadas de menor poder de fogo, procuravam o ataque com o esporão e a abordagem. Cumpre ressaltar a diferença entre as tripulações e o comando dos navios da Marinha em relação ao Exército eram significativas, pois os marujos eram melhor treinados, mais experientes e profissionais, ainda que contassem com muitos elementos

recém-incorporados e o comando não estivesse tão familiarizado na guerra fluvial. Já as equipes do Exército contavam, basicamente, de voluntários, na maioria das ocasiões mal treinadas, suplementadas por tropas de terra e o comando era de civis e/ou políticos sem a qualificação necessária para a função.

No Golfo do México, o principal objetivo militar era a conquista da cidade de New Orleans, pois essa abria o Mississipi a Marinha. Entre 18 e 28 de abril de 1862, o Esquadrão Ocidental de Bloqueio do Golfo do México, sob o comando do Capitão David G Farragut juntamente com apoio de uma força de 18.000 do Exército, sob o comando do General Benjamin F Buttler deu início a uma série de operações combinadas que culminaram com a rendição dos Fortes Jackson e St. Philip e da cidade de New Orleans.

Após a vitória, parte da esquadra de Farragut, subiu o Mississipi até a altura de Vicksburg e bombardeou a cidade em apoio ao Exército, mas o ataque não obteve êxito já que as forças em terra não conseguiram conquistá-la. Apesar do insucesso parcial de Farragut, a operação demonstrou que uma força naval podia forçar a passagem de pontos estratégicos defendidos por fortalezas ou baterias às margens dos rios, mesmo em trechos estreitos, desde que navegáveis, e que essas operações seriam mais efetivas se fosse realizado em coordenação com as forças em terra (a exemplo do que ocorreria em New Orleans). Este tipo de operação seria repetida, com sucesso, pela Marinha Imperial na Guerra Tríplice Aliança¹¹.

Até 1863, cada Força controlava o seu próprio elemento de combate fluvial e se subordinava ao comando-geral da região o Maj Gen Henry W Hallecek, o Comodoro Charles H Davis, comandava os navios empregados da Marinha, e o Coronel Charles Eliet Jr. as embarcações fluviais do Exército, sendo que estas estavam subordinadas diretamente a Edwin M. Staton, secretário do Departamento de Defesa. Durante as operações militares o elemento fluvial ficava diretamente ligado ao comandante da ação naquele Teatro de Operações, como foi o caso, por exemplo, com o brigadeiro Ulysses S Grant nas campanhas de bombardeio do Forte Henry, de Porto Hudson e de Vicksburg.

A partir de 1863, após a Batalha de Memphis, a flotilha de navios a vapor armada com esporões do Exército foi transferida para a Marinha, o Exército então criou a Brigada de Fuzileiros do Mississippi com os seus efetivos que guarneciam os barcos. A nova unidade ficou sob o comando do General Ulisses Grant e sob a jurisdição do US Army que a empregou em outras campanhas, como na conquista de Vicksburg.

Em resumo, a Marinha norte-americana atuou nas seguintes batalhas fluviais: a conquista do Fort Henry (1862) (rio e estado Tennessee), Fort Donelson (rio Cumberland, Tennessee, 1862), a Batalha da Ilha nº 10 (Rio Tennessee, New Madrid/Missouri e Lake Country/Tennessee, 1862), Fort Pillow (também conhecido como o engajamento de Plum Point Bend no rio e estado de Tennessee, 1862), Batalha de São Charles (Rio Banco, Arkansas, 1862), a Campanha de Vicksburg (Mississippi, 1862/1863), nas incursões realizadas no Rio Yazoo (1863) e a campanha do Rio Vermelho (Louisiana, 1864). As batalhas genuinamente fluviais entre a Federação e os Confederados foram em Plum Point Bend, no Rio Tennessee, e Memphis (1862), no Rio Mississippi.

ESTRUTURA DA MARINHA DA UNIÃO

A Marinha possuía 42 (quarenta e dois) navios em condições de combate, existiam outros 48 (quarenta e oito) navios na reserva, mas que necessitavam de modernizações para voltarem a ter condições de realizarem operações de combate. A maioria dos navios eram fragatas a vapor não blindadas (ex. USS Monticello, USS Harriet Lane, USS Pawnee)¹², mas ainda existiam vários vasos de guerra a vela como por exemplo o USS Cumberland, o USS Congress, o USS St. Lawrence.

No início dos combates a Marinha da União utilizou, dentro das possibilidades, os mesmos navios nas operações fluviais e ribeirinhas. A fim de reforçar a esquadra a União adquiriu vários navios mercantis fluviais e marítimos que foram convertidos em canhoneiras ou couraçados dependendo das possibilidades que a embarcação possibilitava.

O maior desenvolvimento industrial do Norte possibilitou que a Marinha desse início a um amplo programa de construção

naval para atuar tanto no mar, quanto nos rios. Gideon Welles, secretário da Marinha (1861-1869), foi o responsável por reorganizar e construir uma Marinha completa e apta para realizar operações no alto mar, em águas costeiras e nos rios. Ele também liderou e coordenou o processo de produção de couraçados, canhoneiras e a conversão de vários navios comerciais em belonaves.

Em termos de construção naval verificamos que durante o conflito a força naval federal passou por uma profunda transformação com a incorporação de navios couraçados a vapor, os cascos, em momento, receberam grossas chapas de ferro sobre a sua estrutura de madeira ou estas foram reforçadas. Ao longo do conflito os navios mais antigos foram aos poucos sendo substituídos por outros de desenho mais moderno. As encomendas das novas embarcações foram distribuídas pelos estaleiros de New York, Boston, Portsmouth, Pittsburg, Cincinnati, New Jersey, Wilmington e Carondelet.

Diversos dos novos couraçados foram baseados no *design* do USS Monitor, dotados de torre giratória e canhões de grosso calibre raiado e carregado pela culatra, os estaleiros da Federação construíram uma frota navios baseados nele para emprego no mar e nos rios. À medida que novas classes de navios foram sendo construídas, o projeto original foi sendo aperfeiçoado com o intuito de corrigir falhas e limitações (como o baixo calado para a navegação em mar aberto, por exemplo), o que deu origem a novas classes de couraçados tais como a Classe Passiac (10 navios), Classe Canonicus (9 navios), Classe Casco (20 navios, monitor leve), Classe Neosho (2 navios, fluvial), Classe Milwaukee (4 navios), Classe Monadnock (4 navios) e a Classe Miantonoch (4 navios).

Com relação às inovações, além do já citado USS Monitor, a US Navy desenvolveu um submarino o USS Aligator (sem sucesso operacional), pequenos navios dotados de lança-torpedo¹³ e de minas-torpedo, os futuros torpedeiros e contratorpedeiros, caçaminas e outros couraçados que não foram bem sucedidos ou cancelados¹⁴.

Os couraçados fluviais que tiveram melhor desempenho foram os da Classe Cidade (City Class), da qual faziam parte o USS Monitor,

USS Cairo, USS Carondelet, USS Cincinnati, USS Louisville, USS Moud City, USS Pittsburg e o USS St Louis (posteriormente renomeado para USS Baron de Kalb). Estas belonaves formavam o núcleo da US Army's Western Gunboat Flotilla, posteriormente transferidas para a Marinha que formou com elas o Esquadrão do Rio Mississippi¹⁵. Estes navios participaram de toda a campanha do Mississippi vindo pelo norte a partir dos rios Tennessee e Cumberland¹⁶. Já Exército da União criou a United States Ram Fleet, converteu um pequeno número de navios comerciais em barcos de guerra dotados de esporões e canhões¹⁷.

A Guerra de Secessão provocou uma transformação estrutural na Marinha da União, uma renovação em termos doutrinários, de pessoal e material, passou a atuar em rios, com esquadrões, com o emprego dos fuzileiros navais em operações autônomas e a desenvolver operações conjuntas com o Exército de envergadura variável em vários teatros de operação. Mesmo no mar, as operações aumentaram de envergadura empregando um grande número de navios como na Batalha de Port Royal (1861), na Carolina do Sul, quando foram empregados 77 (setenta e sete) navios, cerca de 13 mil homens do Exército, as duas batalha para tomar o Fort Fisher, na Carolina do Norte, que envolveram 55 navios, e cerca de 10 mil homens do Exército e do Fuzileiros Navais ou da já citada em New Orleans.

A MARINHA CONFEDERADA

A Marinha Confederada foi criada em 21 de fevereiro de 1861 e Stephen Mallory (1861-1865) nomeado seu secretário e foi o responsável pela estruturação da Marinha de Guerra. Em termos de construção naval os separatistas tinham como principais estaleiros o Gosport Navy Yard, em Norfolk, Virginia e o de Pensacola na Flórida. A esquadra confederada foi formada a partir dos navios da União capturados (o CSS Alabama a partir do casco do USS Merrimack), construção nos estaleiros e arsenais do sul (ex. CSS Arkansas, CSS Tennessee, CSS Mississippi e CSS Louisiana para atuar nos rios), para adaptar navios mercantis em militares (CSS General Sterling Price), construção de navios no exterior, como no Reino Unido (CSS Alabama,

CSS Shenandoah, CSS Florida e CSS Georgia) e na Dinamarca (CSS Stonewall).

Os confederados construíram o primeiro couraçado dotado de esporão o CSS Manassas, convertido a partir de reboque a vapor e também foi o pioneiro a entrar em contato com o inimigo¹⁸. Cumpre ressaltar que os sulistas construíram versões menores (e bem sucedidas) do Virgínia, baterias a vapor flutuantes, canhoneiras, torpedeiras e cotton-clads.

Em termos estratégicos, para a Confederação, era muito importante o controle sobre os rios Mississippi, Missouri e Tennessee por articular o interior do norte a sul, como via de comunicação e transporte, além de manter a integridade do território sob o seu domínio. Nos rios, os separatistas se adaptaram a escassez de ferro/aço e criaram os cottonclads (a proteção era reforçada por fardos de algodão no convés) como por exemplo o CSS General Beauregard, que além dos canhões teve a quilha reforçada para receber um aríete a fim de abalroar os navios inimigos e utilizaram pequenos barcos dotados de lança-torpedos. No Teatro de Operações do Mississippi, o Exército comandava a uma força de vinte cotton-clads, sendo que catorze da Frota de Defesa de Rio (a River Defense Fleet), uma canhoneira a vapor, quatro transportes a vapor e um rebocador.

No início da guerra a Marinha Confederada possuíam 30 navios, mas apenas 14 tinham condições combate. A sua principal missão era impedir o bloqueio de seus portos, vitais para o esforço de guerra já que o sul tinha poucas indústrias, era dependente do fornecimento de materiais de emprego militar do exterior e das exportações para adquirir esses bens. Para romper ou atenuar o bloqueio contavam com contrabandistas e navios couraçados. Mas à medida que o tempo passava e a Marinha da União se fortalecia a tarefa tornou-se ainda mais difícil, os confederados foram perdendo seus principais portos e navios, fazendo com que o bloqueio federal se tornasse mais efetivo e estrangulasse aos poucos a economia sulina¹⁹.

Os Confederados também criaram um Corpo de Fuzileiros Navais, com efetivo em torno de mil homens. Os Confederate Marines Corps, a exemplo dos congêneres federais, foram empenhados em um grande número de

missões e participaram de várias campanhas e batalhas, ou seja, lutaram a bordo dos navios, se empenharam em operações anfíbias, na abordagem a fim de capturar navios da União, operaram baterias costeiras e realizaram operações nas margens dos rios e no fim da guerra foram reforçar a defesa da capital.

Devido à carência de recursos, os Confederados apresentaram soluções inovadoras, pois construíram um submarino, o CSS Hunley (lançado em Jul 1863) que afundou após ter atacado e afundado, em fevereiro de 1864, o USS Housatonic que bloqueava o porto de Charleston, também foram responsáveis pelo afundamento do USS Cairo (1862), por uma mina acionada por voluntários durante a expedição contra os Confederados no Rio Yazoo (Mississippi), em Charleston Harbor o semissubmersível CSS David atingiu a lateral do USS New Ironsides com um lança-torpedo deixando-o seriamente danificado.

Richmond valeu-se, ainda, de corsários governamentais e de embarcações particulares para atacar o comércio da União, navios furadores de bloqueio foram construídos/contratados para escapar do bloqueio naval da União, uma parte das tripulações era constituída por estrangeiros, e foram utilizados para transportar os produtos de exportação, em especial o algodão, e trazer os artigos necessários para o esforço de guerra. As bases dos contrabandistas no exterior estavam localizadas nas colônias britânicas das Bermudas e das Bahamas, e na espanhola Cuba. Mas como já citamos, a medida que a Marinha federal ia se reforçando, furar o bloqueio se tornou cada vez mais difícil e perigo, já que os navios que eram pegos furando o bloqueio eram apreendidos e muitas vezes destruídos. Além da pressão da União sobre os governos estrangeiros para que se abstivessem de manter qualquer tipo de relação com a Confederação.

Em 1862, o Exército Confederado criou a já citada River Defense Fleet, com catorze embarcações e que se destinava a apoiar a defesa de New Orleans. A frota era constituída de navios mercantes convertidos em navios de guerra, armados de canhões e aríetes, o convés, o casco e partes sensíveis foram reforçados com chapas de ferro, de carvalho e fardos de algodão comprimidos, dependendo da parte do navio. A Frota era subordinada ao

Exército e sua tripulação era constituída basicamente por voluntários civis, sendo os artileiros eram militares do Exército. O comando era exercido por antigos capitães fluviais, sem experiência militar, mas com vários práticos e capitães conhecedores do rio, praticamente, não existia coordenação tática entre os navios da frota, e desta com os fortes, além de que a própria frota não atuava de maneira conjunta e frequentemente os comandantes de navio tomavam iniciativas que provocavam a desarticulação das ações tanto ofensivas, quanto defensivas. Após a queda de New Orleans, a frota foi dividida em duas, a parte norte participou das batalhas dos Fortes Jackson e St. Louis²⁰, a do sul se engajou em embates em Fort Pillow e em Memphis²¹.

Richmond foi muito ativo no campo diplomático, estabelecendo embaixadores em várias capitais europeias e iniciando negociações a fim de obter o reconhecimento de outros países (Reino Unido, França etc.), mas tais iniciativas não obtiveram sucesso, devido as pressões e ameaças da União.²²

AS MARINHAS EM LUTA

As Esquadras da União e da Confederação se enfrentaram em dezessete ações marítimas e onze fluviais, ou seja, em batalhas, cercos, bombardeios etc. No que se referem às águas interiores os principais embates ocorreram pelo controle dos rios Mississippi, Tennessee, Cumberland, Ohio entre outros, sendo o primeiro de vital importância para os Confederados e por isso o seu controle era um alvo prioritário para ambos os lados.

A BATALHA DE MEMPHIS

Em 1862, o Esquadrão de Farragut conquistou New Orleans, vitória que abriu o Rio Mississippi a União. Após a batalha, parte da frota começou a subir o rio a fim de destruir o que restava da frota inimiga e controlar as principais cidades as suas margens. Ao norte, forças do Exército e da Marinha lançaram uma ofensiva visando assumir o controle dos rios Cumberland e Tennessee, para posteriormente acessar ao Rio Mississippi e empurrar rio abaixo (para o sul) as forças confederadas. A ofensiva culminou com a Campanha

de Vicksburg (1862/63), que teve uma série de desdobramentos até que as forças rebeldes fossem completamente neutralizadas.

A conquista dos rios acima citados era devido ao fato de que eram as principais vias de comunicação e transporte dos confederados no Teatro de Operações do Oeste. O controle federal sobre esses rios separou todo território a oeste do Mississipi dos demais estados da Confederação, privando-os de recursos importantes no principal teatro de operações e contribuindo para asfixiar a economia dos rebeldes sulistas.

A Batalha de Memphis faz parte da Campanha do Mississipi promovida pelo Exército Federal e sua força fluvial com apoio das canhoneiras e dos couraçados da Marinha. Os couraçados da Classe Cidade eram os navios mais indicados para a ação em águas costeiras abrigadas ou nos rios. Memphis era uma cidade estratégica para a Confederação, pois possuía estaleiros e era um centro industrial importante.

Após serem derrotados nas batalhas pelo controle de New Orleans e da ilha número 10, as unidades remanescentes da Frota de Defesa de Rio confederada subiram o Mississipi para reparos e se reorganizar. Em 10 de maio de 1862, surpreenderam a Flotilha de Canhoneiras do oeste (da Marinha da União)²³ que descia o rio, em Plum Point Bend, perto do Forte Pillow, e que navegava para atacar o forte. Durante o combate o USS Cincinnati e o USS Mound City foram abalroados, ficando bastante danificados e acabaram por afundar. Os navios federais se dirigiram para águas mais rasas a fim de se evadir da batalha. Os navios rebeldes, de maior calado, não podendo persegui-los retiraram-se. Apesar das perdas a flotilha unionista conseguiu descer o rio e se recuperar para lutar outro dia.

Em 6 de junho de 1862, nas proximidades da cidade de Memphis, a Flotilha de Canhoneiras do Oeste, reforçada por dois couraçados dotados de aríetes do Exército, o USS Queen of the West e o USS Monarch, se enfrentaram em uma nova batalha com a Força de Defesa do Rio Confederada²⁴. O embate teve início com uma troca de tiros a distância, com os federais golpeando duramente a frota sulista, esta diminuiu a distância procurando abalroar dos navios federais, no que a Floti-

lha reagia com fogos dos canhões e se movia para adotar a formação em linha de batalha para aproveitar o maior poder de fogo, mas como não havia coordenação entre os navios da mesma força, tanto de um lado, quanto do outro, o combate ficou caracterizado por embates desorganizados entre os navios, um melée. O USS Queen of the West abalroou o CSS Colonel Lovell, o navio federal, por sua vez foi abalroado por um dos navios confederados. Na sequência da luta, o esquadrão rebelde foi praticamente dizimado, somente o CSS Earl Van Dorn conseguiu fugir para o Rio Yazoo, onde foi queimado pela tripulação para evitar ser capturado pelas tropas federais. A única perda da União foi o USS Queen of the West²⁵.

A vitória na Batalha de Memphis marca o domínio da União sobre o Mississipi e o fim da frota fluvial Confederada, abrindo o caminho para a tomada de Vicksburg e controle sobre o Tennessee, posteriormente com um novo sucesso na Batalha de Gettysburg, a União dividiu a Confederação e obteve a vitória estratégica do conflito.

A GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA

As causas para a deflagração da guerra estão ligadas ao desejo do ditador Francisco Solano López de buscar uma solução através das armas para os problemas de limites fronteiriços (com Argentina, Bolívia e Brasil), de acesso ao mar pela conquista de território do Brasil, a liberdade de navegação dos rios platinos, as disputas de poder entre os grupos políticos locais, a consolidação do Estado nacional e as rivalidades históricas.

A política externa do império implementada no Prata oscilou ao longo do tempo entre as tentativas de cooperação, negociação, distanciamento vigilante, neutralidade e intervenção armada dependendo da conjuntura e da instabilidade política que marcou a região no século XIX²⁶.

A causa imediata da guerra está ligada a apreensão do navio brasileiro Marquês de Olinda e o aprisionamento da tripulação, incluindo o futuro governador do Mato Grosso, por Assunção em retaliação a intervenção do Império no Uruguai para impor um aliado seu no governo. O conflito se iniciou com a

invasão do Paraguai ao Mato Grosso, a Corrientes, na Argentina, e ao Rio Grande do Sul.

A Guerra da Tríplice Aliança pode ser dividida em quatro fases: a primeira fase, caracterizada pela ofensiva paraguaia invadindo o Mato Grosso, Corrientes (Argentina) e o Rio Grande do Sul, neste período se estabelecem as negociações diplomáticas e a assinatura do Tratado da Tríplice Aliança e a Batalha do Riachuelo, vencida pela Marinha Imperial, trata-se de uma batalha decisiva, pois destruiu a Marinha Paraguaia; a segunda fase quando os aliados contra-atacam, os paraguaios bateram em retirada e tem início a invasão do próprio Paraguai, período marcado pelos desencontros entre os aliados, de importância fundamental a chegada do Marechal Luís Alves de Lima e Silva, Marquês de Caxias, que reorganiza as forças e prepara a continuação da ofensiva; terceira fase, a Marinha Imperial força a passagem de Humaitá, que será conquistada meses depois, ocorre à série de vitórias de Caxias conhecida como "Dezembrada", na Batalha do Avaí deu-se o ponto culminante da vitória com a destruição do Exército Paraguaio; a quarta e última fase decorre da não rendição de Solando López que será perseguido pelo Exército, comandado pelo Conde d'Eu até sua morte em Cerro Corá²⁷.

Em 1864, a Marinha Imperial estava defasada, em termos tecnológicos, em relação às principais Marinhas como dos Estados Unidos, do Reino Unido e da França. A esquadra brasileira compreendia 45 navios, sendo que 33 eram de propulsão mista, todos os navios com casco de madeira, mas muitos já possuíam canhões raiados.

No Rio da Prata, a Marinha Imperial possuía 19 navios a vapor (propulsionados por rodas ou hélices) e dois navios a vela. O principal vaso de guerra era a fragata Niterói, mas esta não podia operar nos rios Paraná e Paraguai devido ao seu calado. A Flotilha do Mato Grosso possuía seis pequenos navios a vapor, mas só dois deles armados com canhões.

Além da vantagem em termos de navios e experiência de combate, o Brasil tinha capacidade de construir seus próprios navios. O Arsenal da Corte, que tinha sido recentemente reformado e modernizado, se encontrava em condições de construir uma ampla gama de tipo de belonaves bastante atua-

lizadas em relação a outras Marinhas da época, tais como canhoneiras, couraçados, bombardeiras, corvetas e monitores, sendo que vários desses navios participariam da guerra. Do programa de construção naval também participaram o Estaleiro da Ponta da Areia e o Arsenal de Mato Grosso.

A MARINHA PARAGUAIA

Assunção contava com 23 navios a vapor, 5 a vela, 3 lançhões, diversas chatas (muitas armadas com canhões), além de 2 navios argentinos (Gualegay e 25 de Mayo) e um brasileiro (Marquês de Olinda) que foram apresados antes de se iniciarem as hostilidades²⁹.

O Paraguai chegou a encomendar no Reino Unido quatro pequenos encouraçados, mas devido ao bloqueio tiveram que desistir. O Brasil se aproveitou da situação e os comprou e incorporou a frota que estava lutando no país guarani³⁰.

A CAMPANHA DA MARINHA DO BRASIL NA GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA

A bacia do Rio da Prata era fundamental para o transporte de mercadorias e pessoas para a região de Corrientes, na Argentina, para o Paraguai como um todo e o Mato Grosso, no Brasil. O controle da foz por uruguaios e argentinos obrigava Assunção e Rio de Janeiro a manter uma política ativa na região.

Os paraguaios construíram uma série de fortificações às margens do Rio Paraguai e de forma que controlava o acesso à província do Mato Grosso. A Marinha Imperial era o principal obstáculo para o domínio do rio, assim destruí-la era um dos seus principais objetivos de guerra, pois permitiria navegar livremente o Rio da Prata, conquistar Montevideu e ocupar o Rio Grande do Sul, formando assim o Grande Paraguai, dando ao país o tão sonhado acesso ao Atlântico. Com a vantagem de meios e o acesso a foz, a Marinha brasileira utilizou a estratégia do bloqueio naval a fim de impedir o tráfego em direção ao Paraguai.

A BATALHA DO RIACHUELO

A Esquadra Imperial, que se encontrava na região antes mesmo de estourar a guerra,

bloqueava a foz do Rio da Prata e apoiava a intervenção do Exército para derrubar Atanásio Aguirre, do Partido Blanco. A força naval estava dividida em três divisões, uma permaneceu no Rio da Prata, as outras duas subiram para efetuar o bloqueio no Rio Paraná. Com o avanço das forças paraguaias pela margem esquerda do rio, na altura de Corrientes, Almirante Joaquim Marques Lisboa, Visconde do Tamandaré, que comandava a Esquadra imperial, enviou o Almirante Francisco Manoel Barroso da Silva, com a fragata a vapor Amazonas, para comandar as duas divisões rio acima. Barroso juntou-se ao restante da frota em Bela Vista³¹.

A frota brasileira atacou Corrientes, ocupada pelos paraguaios, mas não foi capaz de sustentar a posição a retaguarda das forças invasoras e teve que recuar. Essa ação e a ameaça que representava a força naval imperial fez com que López planejasse sua neutralização.

A frota imperial fundeou a 25 km ao sul de Corrientes próximo ao monumento A Coluna, na margem esquerda do rio. Barroso destacou as canhoneiras Itajaí e Ivaí em um ponto rio abaixo, e as unidades fundeadas eram a fragata Amazonas, as corvetas Belmonte, Jequitinhonha e Parnaíba, as canhoneiras Araguari, Beberibe, Iguatemi, Ipiranga e Mearim, o efetivo de 1.113 fuzileiros navais e 1.174 homens do Exército Imperial, a frota estava armada com 59 canhões.

A força naval paraguaia, comandada pelo Capitão de Fragata Pedro Inácio Mezza, era formada por nove navios a vapor movimentados por rodas³² que rebocavam seis chatas artilhadas (cada uma com 1 canhão de 68 lbs). A flotilha guarani de menor calado e populosa por rodas de pás estava bem mais adequada ao combate fluvial (e em especial naquele trecho) do que a frota brasileira³³. O plano de López era surpreender a frota brasileira e tentar abordá-la a fim de capturar os navios, se não fosse possível, atraí-la para próximo das posições de artilharia instaladas na margem esquerda e destruí-la.

Na manhã do dia 11 de junho de 1865, canhoneira Mearim, navio de vanguarda e prontidão avançada, da frota imperial estava fundeada ao sul de Corrientes próxima a margem direita, avistou a força inimiga descendo o rio. Os guaranis pretendiam chegar mais cedo

para surpreender os brasileiros, mas devido às avarias no vapor Paraná, os problemas mecânicos no vapor Iberá³⁴ e de navegação pelo rebocando das chatas impediram a surpresa e obrigaram a mudança no plano de batalha.

Ao ser avisada a Esquadra Imperial se preparou para o combate, os paraguaios perfilam com os brasileiros e na troca de tiros, duas chatas são afundadas e uma avariada. O vapor Jejuí seriamente atingido foi para a margem do Riachuelo para reparos. Os paraguaios descem o rio e fazem a volta abaixo do Riachuelo. As chatas são fundeadas e preparadas, a posição tem o apoio das baterias de artilharia em terra.

Os navios brasileiros descem o rio na direção dos paraguaios e buscam o contato. A Belmonte sofre com o fogo combinado dos navios e da artilharia em terra, bastante avariada sai do combate para reparos. A Amazonas, seguida pela Mearim e Araguari abrem fogo, esta última repele uma tentativa de abordagem dos vapores paraguaios Taquari, Marquês de Olinda e Paraguari. A Ipiranga entra no canal e o atravessa trocando canhões com os guaranis.

Logo em seguida a Jequitinhonha encalha no canal e se torna alvo das baterias de terra e das baterias das chatas, e ainda tem que repelir uma nova tentativa de abordagem guarani por parte das forças conjuntas da Taquari, do Marquês de Olinda e da Paraguari. A corveta Parnaíba vai a socorro da Jequitinhonha, mas é atingida no leme e logo em seguida sofre uma tentativa de abordagem da Paraguari, da Taquari e da Salto, a luta é intensa e o navio está prestes a ser tomado³⁵. A Araguari e a Beberibe vão ao socorro da Parnaíba.

Com a batalha indecisa, Barroso ordena que a Amazonas aprobe o Jejuí que é afundado, em seguida novo ataque com a proa em uma das chatas que também afunda e repete a mesma manobra contra o Salto que afunda e o Marquês de Olinda que desce o rio desgovernado para encalhar mais abaixo³⁶. Os paraguaios se retiram tendo perdido quatro navios e quatro chatas. A batalha está encerrada, a vitória brasileira praticamente destruiu a esquadra paraguaia, pois apenas quatro navios paraguaios escaparam.

A vitória em Riachuelo impediu a invasão da província argentina de Entre Rios, isolou as tro-

pas paraguaias que tinham invadido o Rio Grande do Sul, cortando suas linhas de comunicação e neutralizou o poder naval de Assunção. A vitória foi decisiva, mas em termos estratégicos o controle efetivo do Rio Paraguai só ocorreria após os Aliados terem conquistado as fortalezas de Curupaiti e principalmente Humaitá (1868), isto mesmo após a Marinha ter forçado a passagem e bombardeado Assunção.

COMPARAÇÃO DA BATALHA DE COM A BATALHA DE RIACHUELO

Vidigal afirma que a Guerra de Secessão influenciou a estratégia naval brasileira, como se comprova no Programa de Construção Naval apresentado por Francisco Carlos de Araújo Brusque, Ministro da Marinha, em 1864, devido à preocupação de limitar o calado dos navios couraçados (corvetas e canhoneiras), o emprego do hélice e canhões de grosso calibre a fim de poderem enfrentar as fortalezas instaladas às margens dos rios. A ênfase era para a construção nos já citados Arsenal da Corte, de Mato Grosso e da Ponta da Areia³⁷.

As Marinhas envolvidas nas duas guerras tiveram que constituir e organizar uma força naval adaptada às operações fluviais e ribeirinhas, ou seja, navios couraçados, de propulsão a vapor e hélices, dotados de canhões de grosso calibre e minas. A produção nos estaleiros locais e os navios construídos foram fundamentais para o apoio às operações e à manutenção do bloqueio. Em ambos os casos as duas forças navais, a União e a Imperial, tiveram que criar núcleos de apoio logístico e manutenção fora de suas principais bases para atender as unidades em luta e mantê-las em condições operacionais, a US Navy a medida que retomava o controle do território do sul se apoderava das bases navais como em Port Royal (SC), Stone Fleet (Apalachicola-FL) e Ship Island (MI). A Marinha Imperial construiu na ilha de Cerrito, na desembocadura do Rio Paraguai com o Rio Paraná, na Argentina, um pequeno estaleiro para reparos e uma fábrica pirotécnica para atender aos navios em operações na região.

A exemplo da estratégia adotada pela União em relação à Confederação, o Império do Brasil

estabeleceu um bloqueio próximo a foz do rio impedindo ao Paraguai de receber material de emprego militar para o seu esforço de guerra e de comercializar por esse meio, praticamente isolando o país. No caso da Guerra da Secessão a envergadura da operação de bloqueio naval foi muito maior e as operações fluviais e ribeirinhas em maior escala devido ao grande número de portos a serem bloqueados e de rios a serem patrulhados.

Em termos táticos, durante a Guerra de Secessão verificou o desempenho abaixo do desejado quando a Marinha ou a flotilha fluvial do Exército atuaram isoladas ou sem uma coordenação efetiva entre as forças. O problema foi resolvido quando a Marinha assumiu o comando das operações fluviais, e as operações conjuntas passaram a ter um comando unificado no Exército, o melhor exemplo seria a Campanha de Vicksburg, liderada pelo General Ulisses Grant que soube planejar as ações coordenando as ações de transporte, logística, bombardeio naval e a conquista de posições críticas às margens dos rios com os Contra-Almirantes David Farragut e Andrew H. Foote. Na Guerra da Tríplice Aliança o comando unificado existia sob Bartolomeu Mitre, mas este não conseguiu se entender com Tamandaré em relação à coordenação de suas ações, a exemplo que ocorreu durante a Campanha da Península, mais precisamente após a Batalha de Drewry's Bluff entre o Major-General George B. McClellan e o Comodoro John Rodgers. A unidade de comando no Paraguai só foi efetiva a partir de 1866 quando o Marechal Luís Alves de Lima e Silva, Marquês de Caxias, assumiu o comando geral das forças aliadas e na Marinha Imperial o Almirante Joaquim José Inácio, futuro Visconde de Inhaúma, assumiu o comando da Esquadra no lugar de Tamandaré, após o que a cooperação do Exército com a Marinha fluiu de modo semelhante ao que se sucedeu com as forças federais norte-americanas.

Outro aspecto a ser ressaltado é que tanto a Batalha de Memphis quanto a Batalha do Riachuelo foram decisivas se considerarmos que a Marinha da União e a Imperial destruíram grande parte da esquadra adversária. No entanto, apesar das vitórias, isso não significou o controle efetivo dos rios. A solução definiti-

va para o controle dos rios é dominar suas margens, aqui na guerra platina a questão era as fortalezas de Curuzú, Curupaiti e Humaitá, as margens do Paraguai, um obstáculo poderoso e que durante um bom tempo impediram o acesso a Assunção. Na Guerra de Secessão, a cidade de Vicksburg, uma forte posição defensiva às margens do Mississippi, só caiu após um longo e assalto de terra coordenado com bombardeio fluvial. Outra diferença é que Riachuelo consolidou a superioridade da Marinha Imperial, mas não definiu o rumo da guerra. Na Guerra de Secessão, a série de vitórias da União em Memphis, Vicksburg, Port Hudson e Gettysburg marcou definitivamente a virada da guerra em favor da Federação.

Os paraguaios, bem como os confederados, utilizaram táticas de abordagem se aproveitando das características dos rios, empregaram chatas artilhadas, brulotes e torpedos contra os navios brasileiros, muito semelhante ao que os confederados fizeram em relação à União. As duas Marinhas eram pequenas e tomar a embarcação do inimigo era uma forma de se reforçar e reduzir o poderio/vantagem do inimigo.

Por fim, observamos uma diferença organizacional. Foi que na Guerra de Secessão o Exército da União tomou a iniciativa de constituir uma flotilha de couraçados a vapor, armados de peças de artilharia de terra e aríetes, enquanto que Marinha usava seus navios, a vapor e a vela, couraçados ou não, empregados no mar. O baixo desempenho operacional em combate da força fluvial do Exército levou o governo a passar seu controle à Marinha. O Exército por sua vez constituiu uma força de fuzileiros para atuar no ambiente ribeirinho.

Em termos tecnológicos verificamos que vários casos de sucesso empregados na Guerra de Secessão foram utilizados na Guerra da Tríplice Aliança, caso dos coura-

çados, dos monitores, do emprego de minas-torpedos, outros como o submarino, por exemplo, não chegou a ser empregado.

Cumprido ressaltar que vários observadores militares europeus estiveram presentes nos dois conflitos e as lições aprendidas foram aplicadas nas guerras seguintes como as da unificação italiana e alemã.

CONCLUSÃO

Como verificamos ao longo deste artigo existem vários pontos de convergência entre equipamentos, táticas e estratégias utilizadas, durante a Guerra de Secessão foram também empregadas na Guerra da Tríplice Aliança. Em uma análise inicial podemos afirmar que os militares e dirigentes do continente americano alimentaram-se das experiências europeias e as empregaram em suas respectivas guerras. Algo facilitado pela circulação das informações, o emprego de mercenários e a compra de material de emprego militar. Outro aspecto é a difusão das lições aprendidas, análises sobre batalhas, desempenhos de meios, táticas empregadas e todo o amplo espectro dos assuntos militares que chegaram sobre a Guerra de Secessão ao Brasil pelos mais diversos meios impressos, pelos próprios militares brasileiros, mercenários, imigrantes entre outros que se difundiram entre os círculos castrenses e das elites.

Um ponto importante a ser ressaltado é que as Marinhas dos Estados Unidos e a Imperial acompanhavam com interesse os avanços tecnológicos realizados pelos europeus e procuravam se atualizar dentro das possibilidades econômicas de cada Estado. Neste aspecto fica evidente o maior esforço pelo Império para manter sua Marinha e capacidade de produção naval atualizada, tendo em vista que o desenvolvimento industrial brasileiro era muito incipiente, quando comparado aos norte-americanos.

BIBLIOGRAFIA

ABBOT, Willis J. The Naval History of the United States. v.1. New York: Peter Fenelon Collier. 1890.

_____. The Naval History of the United States. v.2. New York: Peter Fenelon Collier. 1890.

BARROS, José D'Assunção. História Comparada. Um novo modo de ver e fazer a História. Revista de História Comparada, vol I, nº 1, jun/2007. Disponível no sítio eletrônico: <http://revistas.ufrj.br/index.php/RevistaHistoriaComparada/article/view/144>. Acessado em 18/8/2015.

BITTENCOURT, Armando de Senna. Visitando Riachuelo e revendo controvérsias 132 anos depois. Revista Marítima Brasileira. V. 117, nº 178, jul/set. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1997. pp. 41-57.

_____. Conexões e semelhanças navais da Guerra do Paraguai com a Guerra Civil Americana. Revista Marítima Brasileira. 1º Trim. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1999. pp. 45-60.

_____. Operações Conjuntas e Combinadas na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai. Disponível no sítio eletrônico: <http://www.eceme.ensino.eb.br/cihm/Arquivos/PDF%20Files/45.pdf>. Acessado em 13/9/2015,

BITTENCOURT, Luiz Edmundo Brígido. A Guerra das Chatas. Revista Marítima Brasileira. v. 129, nº 04/06, abr/jun. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2009. pp. 35-47.

BRUCE, Anthony. Na Encyclopedia of Naval History. New York: Facts on File Inc, 1998.

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

FRAGOSO, Augusto Tasso. História da Guerra entre a Tríplice Aliança e a Guerra do Paraguai. Vol. II. Rio de Janeiro: Bibliex, 2011

KEEGAN, John. The American Civil War. New York: Random House, 2010.

MARTINS, Hélio Leôncio. A estratégia naval brasileira da Guerra do Paraguai. Revista Marítima Brasileira. V. 117, nº 178, jul/set. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1997. pp. 59-86.

GRAY, Truda; MARTIN, Brian. Comparing wars. Journal of Military and Strategic Studies. Vol 10, Issue 3. Spring, 2008. Disponível no sítio eletrônico: <http://www.bmartin.cc/pubs/08jmss.pdf>. Acessado em 18/8/2015.

TUCKER, Spencer. Blue and Gray navies: The Civil War afloat. Naval institute Press: Annapolis, 2006.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.

_____. A Campanha Naval na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai. Revista Marítima Brasileira. v. 129, nº 04/06, abr/jun. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2009. pp. 48-54.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. Guerra no Mar. Batalhas e campanhas navais que mudaram a História. Rio de Janeiro: Record, 2009.

WEIGLEY, Russel F. A Great Civil War. A Military and political History 1861-1865. Bloomington: Indiana University Press, 2000.

Sites Consultados

<http://www.americancivilwar.com/>

<http://www.civilwar.org/education/history/navy-hub/navy-history/pivotal-naval-actions.html>

<http://etc.usf.edu/clipart/galleries/158-1861-1865-civil-war-naval-battles>

¹ BARROS, José D'Assunção. História Comparada. Um novo modo de ver e fazer a História. Revista de História Comparada, vol I, nº 1, Jun/2007. Disponível no sítio eletrônico: <http://revistas.ufrj.br/index.php/RevistaHistoria-Comparada/article/view/144>. Acessado em 18/8/2015.

² Pode-se acrescentar o baixo rendimento e a confiabilidade dos motores a vapor utilizados, naquele estágio do desenvolvimento tecnológico.

³ CABRAL, Ricardo Pereira. A Batalha de Hampton Roads: a Tecnologia altera a Tática Naval in VIDIGAL, Armando; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. Guerra no Mar. Batalhas e campanhas navais que mudaram a história. Rio de Janeiro: Record, 2009. pp. 219-252.

⁴ Atualmente tais armas seriam designadas como minas, que poderiam ter vários modelos, as principais seriam as flutuantes, de fundeio, submersas entre outras.

⁵ Localizada próxima ao Rio James, o que permitia um ataque combinado da Marinha e de forças anfíbias que poderiam se juntar as tropas do Exército.

⁶ Os Estados Confederados não possuíam uma grande infraestrutura de transporte e comunicações, bem como dispunham de poucas indústrias em condições de os abastecerem com os meios necessários para sustentar a guerra contra a União. O Sul era dependente das exportações de produtos agrícolas, principalmente do algodão para ter acesso aos recursos financeiros necessários para a importação de armamentos, navios, munições etc. que não produzia o suficiente. Cumpre ressaltar que apesar disso a Confederação fez um grande esforço e foi muito inovadora na produção dos meios de guerra.

⁷ STEWART, Richard. American Military History. The Civil War (1861-1865). Book 7. The Second Uprising in 1861. Didactic Press. Kindle Edition. 2015. Posição 373

⁸ Idem 387.

⁹ American Military History. Civil War. Book 7US Navy. Pag 2 e 3.

¹⁰ Isto ocorria devido ao fato de que os navios em sua maioria estavam destinados para emprego oceânico e com isso tinha maior calado, correndo o risco de encalhar em bancos de areia. A decisão de abalroar era difícil, pois muitas vezes o navio que abalroava também ficava seriamente avariado. Os navios dotados de aríetes ou esporões tinham que ter a estrutura reforçada. Outro fator seria a necessidade de se recorrer a práticos para a navegação dos rios, muitos dos locais onde ocorreram os embates, eram trechos estreitos, curvas de rios etc. Não podemos esquecer que os monitores tinham um costado baixo e poucas escotilhas.

¹¹ O fogo de navios contra fortalezas não era algo novo e na Batalha de Sinope (1853) já havia sido provada a eficiência das novas munições e canhões contra fortalezas em posições na costa. A Guerra da Criméia foi rica em ensinamentos e inovações, como as baterias flutuantes e os navios couraçados. A questão era saber se navios a vapor couraçados poderiam ser eficientes contra fortalezas instaladas às margens dos rios e às posições de artilharia instaladas nas margens, devido às dificuldades de manobra no espaço restrito dos rios onde estavam localizadas e a capacidade de sua couraça de resistir aos canhões.

¹² Entre outros navios avulsos, estavam no serviço ativo as seguintes classe de navios a vapor: Classe *Mississippi* (1 navio), Classe *Susquehanna* (2 navios), Classe *Franklin* (6 navios).

¹³ Uma bomba na ponta de uma haste que poderia ser ou não de uma lança para perfurar a madeira dos navios, a bomba era acionada por um fusível.

¹⁴ Podemos citar o USS *Keokuk* e o USS *Onondaga*, outro exemplo seria a Classe *Kalamazoo* de monitores oceânicos que sequer chegou a ser construída.

¹⁵ Além dos couraçados da City Class, fizeram parte outros navios como o USS *Benton*, as das canhoneiras fluviais com esporão USS *Queen of the West* e USS *Monarch*.



¹⁶ Os couraçados foram produzidos e projetados por James B. Eads, em seu estaleiro em Carondelet, Missouri. Os navios tinham 53 m de comprimento, largura de 15,6 m e calado de 1,8 m. O armamento era constituído de seis canhões de 32 libras, três de 8 polegadas de cano liso e quatro seis de 32 libras e três de 8 polegadas Dahlgren, armas de cano liso e quatro canhões do Exército de 42 libras. A blindagem era constituída de chapas de 2,5 polegadas (64 milímetros) de espessura, de 13 polegadas (33 cm) de largura e 8 a 13 pés (2,44-3,96 m) de comprimento, pesando em cerca de 68 toneladas, eram dotados de dois motores a vapor que davam-lhe uma velocidade máxima de 8 nós e deslocavam 512 toneladas.

¹⁷ Em 1863, o Exército da União contratou o engenheiro Charles Ellet Jr. para converter nove navios comerciais a vapor propulsionado por roda de pás em couraçados, protegidos nas suas partes mais frágeis e importantes por madeira e algodão, armados com aríete, posteriormente alguns navios foram dotados com canhões. Os navios eram: USS *Lancaster*, USS *Monarck* (1 canhão de 30 lbs e 3 obuseiros de 12 lbs), USS *Queen of the West*, USS *Monarck* (1 canhão de 30 lbs e 3 obuseiros de 12 lbs), USS *Switzerland*, USS *Lioness*, USS *Mingo*, USS *Samson*, USS *Fulton* e o USS *T.D. Horner* (2 canhões de tubo raiado de 12 lbs). Ellet Jr. recebeu o posto de Coronel e comandou a flotilha até sua morte em consequência de ferimentos recebidos na Batalha de Memphis.

¹⁸ Em 12 de outubro de 1861, o CSS *Manassas* entrou em combate contra os navios da União na Batalha de Head of Passes, no delta do Mississipi.

¹⁹ A Marinha Confederada teve em serviço, entre outras embarcações: 34 couraçados a vapor, 2 baterias flutuante couraçadas, 1 bateria flutuante de madeira, 19 cruzadores de madeira, 89 canhoneiras a vapor, 4 barcos lança-torpedo, 26 navios a vapor, 8 navios de transporte, 4 cutters, 11 rebocadores e 1 navio hospital. A CS Navy contava ainda com um corpo de navios auxiliares civis que incluíam furadores de bloqueio, navios a vapor de transporte, submersíveis (o *Bayou St John*, *Hunley* e o *Pionner*)

²⁰ CSS *Stonewall Jackson*, CSS *Warrior*, CSS *Defiance*, CSS *Resolute*, CSS *General Breckinridge* e CSS *General Lovell*. Esta parte da frota foi completamente destruída nos combates na defesa de New Orleans, exceto o CSS *Defiance* que foi queimado para não cair nas mãos dos federais, quando a cidade foi conquistada pela União.

²¹ CSS *General Earl Van Dorn*, CSS *General Sterling Price*, CSS *General Bragg*, CSS *General Sumter*, CSS *Little Rebel*, CSS *General M. Jefferson Thompson*, CSS *Colonel Lovell* e CSS *General Beauregard*.

²² Neste caso, os confederados não obtiveram sucesso devido as pressões e ameaças de Washington.

²³ USS *Mound City*, USS *Carondelet*, USS *Cincinnati*, USS *Pittsburgh*, USS *Cairo* e USS *St. Louis*.

²⁴ Memphis perdeu parte da sua importância para os Confederados, devido ao fato dos federais terem conquistado Corinth, bloqueando parte das vias de comunicação. Por ocasião da Batalha de Memphis grande parte das forças rebeldes já tinham retraído para outras posições, algumas para Vicksburg. A Frota confederada também deveria ter recuado, mas não o fez devido ao estoque insuficiente de carvão.

²⁵ Este encouraçado foi capturado pelos Confederados e destruído pelos federais em 1863 no Rio Atchafalaya (Louisiana) pelos USS *Estrella*, USS *Calhoum* e USS *Arizona*.

²⁶ CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. História da Política Exterior do Brasil. 3ª ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2009. pp. 109-128.

²⁷ Para uma melhor compreensão da Guerra da Tríplice Aliança sugiro as obras de DORADIOTO, Francisco. Mal-dita Guerra. Nova história da Guerra do Paraguai. São Paulo: Companhia das Letras, 2002 e FRAGOSO, Augusto Tasso. História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2009 em cinco volumes.

²⁸ Idem.

²⁹ Estes couraçados forma integrados em 1865 e foram batizados de *Bahia*, *Lima Barros*, *Herval* e *Mariz e Barros*.

³⁰ A 2ª Divisão, comandada por Barroso, era constituída pela fragata *Amazonas*, corveta *Parnaíba* e as canhoneiras *Mearim*, *Araguari* e *Iguatemi*. A 3ª Divisão, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra José Secundino Gomensoro, era composta pelas corvetas *Jequitinhonha* e *Belmonte*, canhoneiras *Beberibe* e *Ipiranga*. Com exceção da fragata *Amazonas* (movida por rodas de pás laterais) todos os navios brasileiros eram propulsionados por hélices

³¹ Corvetas *Tacurá* e *Paraguari*, vapores *Ygureí*, *Marquês de Olinda* (capturado do Brasil), *Salto Oriental*, *Yporá*, *Jejuy*, *Pirambé* e *Rangel*. Destes apenas o primeiro pode ser considerado um navio de guerra, os outros foram adaptados para o combate, algo comum no período.

³² Bittencourt afirma que as rodas de pás possuíam algumas vantagens, quando navegando em rios, porque tinham maior capacidade de manobra em espaços restritos e eram uma boa solução para propulsão em navios de reduzido calado. Como desvantagem apontou: a vulnerabilidade ao fogo dos canhões e/ou colisões, o espaço que ocupavam em um dos bordos reduzindo o número de canhões naquele lado.

³³ O *Paraná* e o *Iberá* não participaram da Batalha do Riachuelo.

³⁴ Faleceram neste combate na defesa da bandeira nacional o Guarda-Marinha João Guilherme Greenhalg e o Marinheiro Marcílio Dias.

³⁵ Cumpre ressaltar que a *Amazonas* não tinha esporão tanto usado pelos americanos (federais e confederados) durante a Guerra de Secessão e os austríacos contra os italianos na Batalha de Lissa (1866).

³⁶ Para a Guerra do Paraguai a produção nos estaleiros imperiais forma distribuídas pelo Arsenal da Corte: canhoneira *Taquari* (1865), couraçados *Tamandaré* e *Barroso* (1865) e o *Riachuelo* (1866), bombardeiras *Pedro Afonso* e *Forte Coimbra* (1866), corveta *Vital de Oliveira* (1867), monitores encouraçados *Pará*, *Rio Grande* e *Alagoas* (1867), *Plauí*, *Ceará* e *Santa Catarina* (1868). Em Mato Grosso: a canhoneira a vapor de rodas *Cuiabá* (1863) e o vapor fluvial de rodas *Paraná* (1864). No Estaleiro da Ponta da Areia: as canhoneiras *Greenhalgh* e *Henrique Dias* (1865). VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985. pp. 29-32.