



A Marinha do Brasil na Guerra do Paraguai

*Armando de Senna Bittencourt**

Resumo: Fazendo, quando oportuno, um paralelo com o emprego das forças navais dos Estados Unidos da América na Guerra Civil desse país (1861-1865), são examinados o programa de reaparelhamento da nossa Marinha, conseqüente da eclosão da Guerra do Paraguai, e as ações que a ela couberam nas diversas fases das operações fluviais que tiveram lugar no conflito.

Palavras-chave: Marinha do Brasil, Riachuelo, Humaitá.

Na segunda metade do século XIX ocorreram dois conflitos de grandes proporções nas Américas: a Guerra Civil Americana, de 1861 a 1865; e a Guerra do Paraguai, de 1865 a 1870.

Foram duas guerras principalmente de exércitos, mas, em ambas, o bloqueio naval foi a estratégia utilizada para estrangular economicamente o inimigo, impedindo, inclusive, o fluxo de armamento proveniente do exterior.

Tanto os Estados Unidos quanto o Império do Brasil estavam inicialmente despreparados para exercer com eficácia esses bloqueios, com marinhas relativamente modestas, constituídas por alguns navios mistos, ainda muito dependentes de propul-

são por velas, com casco de madeira e armados com canhões, a maioria de alma lisa, carregados pela boca. Para os dois houve a necessidade de progredir notavelmente e concorreu para isto o ambiente de freqüentes inovações tecnológicas em que se vivia nessa época, já como resultado da aceleração da tecnologia imposta pela Revolução Industrial, em andamento no hemisfério Norte.

A Guerra Civil Americana revolucionou completamente a guerra naval. Navios de ferro propulsionados por máquinas a vapor potentes substituíram definitivamente os navios de guerra de madeira propulsionados por velas; o canhão raiado demonstrou que tinha vantagens em relação ao de alma lisa; desenvolveram-se as minas navais e os primeiros submersíveis.

As duas guerras tiveram teatros de operações em grandes bacias fluviais. Na ba-

* Vice-Almirante. Sócio-titular do IGHMB. Comunicação apresentada em 5 de setembro de 2000, no auditório do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

cia do Rio Mississippi e na dos rios Paraná e Paraguai, o controle das hidrovias, que exerciam o papel de principais vias de transporte nessas regiões, foi fundamental. No caso norte-americano, a vitória dos Estados Unidos sobre os Estados Confederados na bacia do Rio Mississippi, na realidade um teatro secundário, foi muito importante para o resultado da Guerra Civil. Os rios Paraná e Paraguai, por sua vez, foram o eixo em torno do qual se desenvolveu a Guerra da Tríplice Aliança, formada pelo Brasil, Argentina e Uruguai contra o Paraguai. Foi preciso criar forças navais adequadas às operações fluviais, nos dois casos, com navios protegidos por couraça e propulsão inteiramente a vapor. Os combates na bacia do Mississippi levaram, também, à necessidade de desenvolver táticas eficazes de operações conjuntas Exército/Marinha e, mais tarde, no Rio Paraguai, os brasileiros sentiram a necessidade adicional de um comando unificado, utilizando-se de operações combinadas em seu progresso rio acima, na direção de Assunção. Destacou-se, no êxito da grande quantidade de operações conjuntas ou combinadas de ambas as guerras, o bom entendimento e a cooperação entre os que exerciam o comando: General Ulisses Grant – Comodoro David D. Porter; e o Marquês de Caxias – Visconde de Inhaúma.



Vice-Almirante
Armando de Senna Bittencourt

Diversas situações semelhantes e o fato de que a Guerra do Paraguai ocorreu logo após a Guerra Civil Americana fizeram com que existissem conexões e influências tec-

nológicas do conflito norte-americano sobre o sul-americano. Além das idéias e projetos que fluíram do Norte para o Sul, muitas vezes através da Europa, para onde a atenção brasileira estava voltada, houve também contratação de ex-oficiais norte-americanos, principalmente técnicos, ao término da Guerra Civil, pelos governos do Paraguai e do Brasil. Entre as

inovações navais empregadas na Guerra do Paraguai que advieram do conflito norte-americano destacam-se as minas e os navios monitores.

O PROGRAMA DE REAPARELHAMENTO DA MARINHA DO BRASIL

Até o início da Guerra Civil Americana, havia pouca influência dos Estados Unidos na Marinha do Brasil. Em 1862, no entanto, o Ministro da Marinha do Brasil, Almirante Joaquim Raimundo de Lamare, comunicou à Assembléia Geral Legislativa a criação de uma comissão de alto nível, a ser presidida pelo Vice-Almirante Barão de Tamandaré, a fim de propor as bases para um plano de reorganização do material. Em seu prólogo dizia:

Quando vemos as descobertas sucederem-se umas após as outras, os me-

lhamentos multiplicarem-se e o espírito engenhoso da indústria anular, no dia seguinte, o invento da véspera; quando presenciávamos em poucos anos o navio a vapor suplantar o de vela; o navio misto conquistar a preeminência sobre aquele, a fragata encouraçada pôr em dúvida a excelência deste, e, finalmente, a máquina de guerra americana, ao mesmo tempo casamata e navio, fortaleza e aríete, ameaçar de completo e total aniquilamento as mais fortes esquadras, as mais bem-combinadas frotas, cumpre não avançar às cegas, é mister marchar certo, e de acordo com um plano maduramente discutido e adotado; seguir, enfim, a prudente reserva das grandes nações marítimas que, surpreendidas pelas proezas da *Merrimack* e *Monitor*, perscrutam o alcance e conseqüências de semelhante inovação na guerra marítima.

Referia-se o ministro aos combates ocorridos em Hampton Roads, em 8 de março de 1862, na Guerra Civil Americana, em que participaram o CSS *Virginia*, ex-USS *Merrimack*, e o USS *Monitor*. Vale lembrar que o CSS *Virginia*, da Marinha dos Estados Confederados, primeiro enfrentou os navios da União que estavam fundeados. O resultado deste engajamento demonstrou que os navios de madeira, que ainda eram a grande maioria nas marinhas de todo o mundo, estavam definitivamente obsoletos. Em seguida, ocorreu o combate entre o CSS *Virginia* e o USS *Monitor*, que não apresentou resultados táticos conclusivos, mas foi o primeiro combate entre dois navios encouraçados, já totalmente propulsionados por máquinas a vapor.

Não era, porém, a possibilidade de conflito com o Paraguai que motivara o Ministro da Marinha do Brasil a iniciar o estudo de um plano de reaparelhamento em 1862, mas sim uma situação desagradável que decorreu de dois incidentes, um envolvendo a prisão, no Rio de Janeiro, de três oficiais da Marinha da Inglaterra, embriagados, e o outro, o desaparecimento da carga de um navio inglês naufragado no Rio Grande do Sul. A reação inglesa, além de uma exigência de indenização, incluiu, também, o apresamento de cinco embarcações brasileiras por navio de guerra britânico, próximo à entrada da barra do Rio de Janeiro. Falta-ram, então, meios para que a Marinha do Brasil pudesse ser empregada com alguma probabilidade de êxito, em defesa dos interesses e da honra da Nação.

O resultado prático da reação brasileira ao ocorrido foi a obtenção de um navio encouraçado moderno para sua época, o *Brasil*, construído na França e pago com recursos obtidos através de uma subscrição pública. O contrato foi assinado em 1863 e o navio chegou ao Brasil em julho de 1865, tarde demais para participar da batalha naval do Riachuelo, mas a tempo de participar, com bom êxito, de todo o restante da Guerra do Paraguai, apesar de ser um navio projetado para operações oceânicas, com um calado de 3,6m.

Apesar de uma guerra com o Paraguai não ser, então, considerada como um conflito de elevada probabilidade de ocorrência, no programa naval, apresentado em 1864, constavam navios com couraça, limitações de calado e canhões de calibre suficiente para enfrentar fortificações nas margens de rios,

considerados necessários para defender os interesses do Brasil na região do Prata. Mas, ao se iniciar a Guerra do Paraguai, em 1865, esse programa ainda não produzira frutos e o Brasil estava bastante despreparado. Viu-se, portanto, envolvido numa guerra que não desejava e para a qual não se havia precavido. Até mesmo engenheiros brasileiros haviam participado da construção de Humaitá, que era uma barreira inexpugnável para os navios da Tríplice Aliança disponíveis no início dessa guerra.

AS RELAÇÕES ENTRE O BRASIL E O PARAGUAI

As principais preocupações estratégicas do Império do Brasil, em meados do século XIX, eram: a defesa dos interesses brasileiros na região do Prata; o combate ao tráfico negreiro, para evitar interferências indesejáveis da Marinha da Inglaterra; e a integridade territorial do Império, sempre ameaçada por rebeliões regionais.

O Paraguai ocupava uma parcela diminuta dessas preocupações. Havia questões de limites e da liberdade de navegação fluvial, freqüentemente negada pelos paraguaios, mas não se previa a possibilidade de um conflito que não fosse solucionável. O Brasil não somente fora o primeiro país a reconhecer a independência do Paraguai, quando reafirmada pelo Congresso guarani, como também nunca lhe negara apoio diante das freqüentes ameaças de Buenos Aires. Isso, aliás, estava coerente com a política do Império, que era contrária à formação de uma nação com o porte do Vice-Reino do Prata em sua fronteira sul, e, portanto, favorável à independência dos países em que se fragmentara esse vice-reinado espanhol.

Em 1862, Francisco Solano López sucedeu a seu pai no governo do Paraguai. Era um jovem ambicioso e temerário. Aceitando a aliança com o partido *blanco* uruguaio, envolveu-se nas disputas características daquela região, onde os partidos políticos se aliavam e combatiam sem olhar fronteiras.

O verdadeiro estopim da Guerra do Paraguai foi a decisão do Brasil de apoiar a causa dos brasileiros rio-grandenses que residiam ou tinham interesses no Uruguai, favorável aos *colorados* rebeldes, que se opunham ao governo *blanco* uruguaio. A intervenção militar brasileira, em outubro de 1864, contrariou os interesses paraguaios e foi o motivo oficial da declaração de guerra ao Brasil, pois López a considerou uma ameaça a seu país.

Solano López se julgava em posição vantajosa, pois o Paraguai estava mobilizado e, em sua opinião, preparado para o conflito. O Brasil estava bastante despreparado. O Exército brasileiro tinha suas forças muito reduzidas e a Marinha, embora em melhor situação, não tinha meios para vencer as passagens fortificadas do Rio Paraguai. Em resumo, o Poder Militar brasileiro não foi suficiente para dissuadir López de usar a violência em respaldo de seus interesses.

Como freqüentemente ocorre nos acontecimentos que antecedem uma grande catástrofe, sucederam-se erros e desentendimentos de ambas as partes. Como a diplomacia do Império acreditava que “a aliança com o Paraguai era o principal interesse do Brasil no Prata”, custou-se a perceber, muito além do que seria razoável, que o conflito armado se tornara iminente. Falhou-se, também, em prever o porte e a gravidade da guerra que se iniciava.

López, por sua vez, contava com o apoio dos *blancos* uruguaios e dos partidários argentinos de Urquiza, apoios estes que não se efetivaram. Ao invadir território alheio, arriscou-se, e seu erro trouxe conseqüências trágicas para o povo paraguaio.

A BATALHA NAVAL DO RIACHUELO

O início da Guerra do Paraguai se caracterizou pela ofensiva paraguaia, invadindo território brasileiro e argentino. Consciente da importância dos grandes rios navegáveis da região, uma força naval brasileira, sob o comando do Chefe-de-Divisão (posto que corresponderia a comodoro) Francisco Manuel Barroso da Silva, foi incumbida de efetivar o bloqueio do Rio Paraná, em território ocupado pelo inimigo, numa situação que se mostraria muito vulnerável.

Na noite de 10 para 11 de junho de 1865, essa força naval, composta por nove navios de guerra, projetados para operar no oceano, com casco de madeira e propulsão mista, estava fundeada à jusante da cidade argentina de Corrientes, então em poder dos paraguaios. O navio capitânea era a fragata *Amazonas*.

Para destruir a força naval brasileira, os paraguaios enviaram uma força naval de nove navios, rebocando seis chatas artilhadas, comandada pelo Capitão-de-Fragata Pedro Inácio Mezza. A chata artilhada, praticamente sem borda livre, quase ao nível da água, era uma invenção paraguaia que se mostrou eficaz na guerra nos rios. O poder de fogo dos paraguaios era inferior ao brasileiro, apesar do reforço das chatas, e apenas um de seus navios, o *Taquari*, era

um verdadeiro navio de guerra; os outros eram navios adaptados. Os navios paraguaios, no entanto, tinham calado menor do que os brasileiros, estes com maior probabilidade de encalhar nos bancos do rio.

O plano de López era tomar os navios brasileiros por abordagem e, para isso, seus navios estavam superlotados com tropas. Caso os brasileiros fossem surpreendidos, na alvorada de 11 de junho, os paraguaios deveriam imediatamente abordá-los. Se a surpresa não fosse possível, ou se fugissem, havia a certeza de os atrair para junto das barrancas artilhadas, próximas à foz do Riachuelo, pequeno afluente da margem esquerda do Paraná. Os canhões de terra superavam a desvantagem de poder de fogo da força naval paraguaia. Além disso, o canal navegável do Paraná forçaria os navios a passarem entre bancos que quase afloravam à superfície, perto da margem esquerda, onde havia tropa de infantaria paraguaia pronta para atirar sobre os conveses.

A força paraguaia se atrasou devido a problemas na propulsão de um de seus navios, que acabou sendo deixado para trás. O reboque das chatas artilhadas também atrapalhou, fazendo com que chegasse somente às 9 horas de 11 de junho. O comandante paraguaio desistiu, assim, de iniciar a batalha com a abordagem e, depois de passar, em coluna, pelo través da força brasileira ainda imobilizada, trocando tiros de artilharia, posicionou-se após a foz do Riachuelo, abaixo das baterias de terra.

Diz-se que Mezza desistiu do plano inicial de abordagem porque acreditava que não mais surpreenderia os brasileiros e é acusado de ter, assim, perdido sua melhor

chance de vencer a batalha. Ele estava enganado; a surpresa foi maior até do que se poderia supor. Era uma manhã de domingo; parte das guarnições brasileiras estava em terra para trazer lenha, com o propósito de poupar carvão. Passou-se um bom intervalo de tempo para que a força brasileira se movimentasse, inclusive porque era necessário aumentar a pressão das caldeiras, cabendo, portanto, a iniciativa desse primeiro combate aos paraguaios. Somente às 10h50min, aproximadamente, moveram-se os navios brasileiros, em coluna, com o *Belmonte* à frente e a capitânea *Amazonas* por último, descendo o rio em direção ao Riachuelo, que dista uns dez quilômetros do local de fundeio.

Pouco tempo depois, rio abaixo, avista-se, ao longe, as barrancas de Santa Catalina. Somente mais adiante, com as barrancas pelo través, é possível ter a visão completa da curva do Rincón de Lagraña, à jusante da foz do Riachuelo, onde estavam parados os navios e as chatas da força paraguaia. A vegetação impede que se saiba se as barrancas de Santa Catalina estão artilhadas. Barroso não sabia e resolveu deter a *Amazonas* para interceptar uma possível fuga dos paraguaios rio acima. Alguns navios brasileiros não entenderam a manobra e ficaram indecisos. Como consequência, o *Jequitinhonha* encalhou num banco, sob as baterias de terra, e o *Belmonte*, à frente, passou sozinho, recebendo o fogo concentrado do inimigo e tendo que encalhar, propositalmente, após completar a passagem, para não afundar, em consequência das avarias sofridas em combate.

Para reorganizar sua força naval, Barroso avançou com a *Amazonas*, assumiu a liderança dos navios que estavam à ré do *Belmonte* e completou a passagem ao longo do Rincón de Lagraña, sob o fogo dos canhões paraguaios e da fuzilaria de terra. Afastou-se, depois, descendo o Rio Paraná com apenas seis dos nove navios que compunham inicialmente sua força. Completou-se assim, às 12h10min, a primeira fase da batalha, cujo resultado, até aquele instante, era altamente insatisfatório para o Brasil. O *Belmonte* estava inutilizado; o *Jequitinhonha* encalhado, para sempre; e o *Parnaíba* sendo abordado por três navios paraguaios e quase dominado, apesar da resistência heróica da tripulação brasileira, inclusive das tropas do Exército que estavam nele embarcadas.

Verificando o ocorrido, Barroso decidiu regressar àquela verdadeira armadilha montada pelos paraguaios. Manobrou rio acima, seguido dos outros navios brasileiros, e investiu novamente na região da foz do Riachuelo. Resolveu, então, utilizar a proa da *Amazonas* como aríete, abalroando e afundando três navios paraguaios, uma chata e vencendo a batalha. Repetimos aqui suas próprias palavras, na parte que transmitiu ao Visconde de Tamandaré:

(...) Subi; minha resolução foi de acabar de uma vez com toda a esquadra paraguaia, que eu teria conseguido se os quatro vapores que estavam mais acima não tivessem fugido. Pus a proa sobre o primeiro, que o escangalhei, ficando inutilizado completamente, de água aberta, indo pouco depois ao fundo. Segui a mesma manobra contra o segundo, que

era o *Marquês de Olinda*, que inutilizei, e depois o terceiro, que era o *Salto*, que ficou pela mesma forma. Os quatro restantes, vendo a manobra que eu praticava e que eu estava disposto a fazer-lhes o mesmo, trataram de fugir rio acima. Em seguimento ao terceiro vapor destruído, aprobei a uma chata que com o choque e um tiro foi a pique.

Exmo. Sr. Almirante, todas estas manobras eram feitas pela *Amazonas* de baixo do mais vivo fogo, quer dos navios e chatas como das baterias de terra e mosquetaria de mais de mil espingardas. A minha tenção era destruir por esta forma toda a Esquadra paraguaia, do que andar para baixo e para cima, que necessariamente mais cedo ou mais tarde havíamos de encalhar, por ser naquela localidade o canal mui estreito.

Concluída esta faina, seriam 4 horas da tarde, tratei de tomar as chatas, que ao aproximar-me delas eram abandonadas, saltando todos ao rio e nadando para terra, que estava a curta distância.

O quarto vapor paraguaio *Paraguay*, de que ainda não falei, recebeu tal rombo no costado e caldeiras, quando desceram, que foi encalhar em uma ilha em frente, e toda a gente saltou para ela, fugindo e abandonando o navio.

Antes do pôr do sol de 11 de junho, a vitória era brasileira e deveu-se à tática de abalroamento utilizada por Barroso. Foi, sem dúvida, uma decisão genial. Cabe, no entanto, observar que um estudo publicado no *The Journal of the Royal United Service Institution*, de 1894, na Inglaterra, registra que, antes da batalha do Riachuelo,

ocorreram 45 abalroamentos, em combate, na Guerra Civil Americana, inclusive os realizados por navios construídos pelos Estados Confederados para serem empregados exclusivamente como navios-aríete, na bacia do Rio Mississippi.

A decisão de abalroar era perigosa. Muitas vezes o navio que abalroava ficava seriamente avariado. Dos 45 abalroamentos da Guerra Civil Americana, dos navios que abalroaram, 13 sofreram avarias; destes, 2 sofreram avarias sérias e 1 afundou. Por outro lado, dos 45 navios abalroados, 8 afundaram, 2 ficaram inutilizados, 4 seriamente avariados, 15 danificados e 16 não sofreram avarias.

A batalha do Riachuelo, em alguns aspectos, foi decisiva. A esquadra paraguaia foi praticamente aniquilada e não teria mais participação relevante no conflito. Estava garantido o bloqueio que impediria que o Paraguai recebesse armamentos e, até mesmo, os navios encouraçados que encomendara no exterior. Comprometeu, também, o apoio às tropas paraguaias invasoras e, em pouco tempo, a guerra passaria para território do Paraguai.

Aos olhos dos habitantes da cidade de Corrientes, que testemunharam o primeiro combate, quando a força naval brasileira ainda estava fundeada, os resultados de Riachuelo não foram assim tão evidentes, durante o mês de junho de 1865 e logo depois. Corrientes, ocupada em abril pelos paraguaios, já havia sido recuperada e abandonada pelos aliados em maio de 1865. A força naval brasileira, que por algum tempo mostrara sua presença, começou, alguns dias depois da batalha, a procurar uma posição

menos vulnerável, rio abaixo, encontrando, sucessivamente, margens artilhadas pelos paraguaios em Mercedes e Cuevas, e somente regressou passados alguns meses, apoiando o avanço das tropas aliadas ao longo do Rio Paraná. Depois da recuperação dos territórios ocupados, as tropas aliadas se concentraram em Corrientes e dali partiu a ofensiva para a invasão do Paraguai.

Em seu avanço, os paraguaios haviam procurado respeitar, tanto quanto possível, os civis argentinos. Em seu recuo para o território do Paraguai, cidades e povoados foram saqueados e pessoas aprisionadas, maltratadas e algumas até assassinadas, sem motivo. Corrientes, por sua vez, foi submetida ao terror pelos paraguaios, que não hesitaram em prender as esposas de oficiais argentinos, sob a acusação de que se correspondiam com o inimigo.

A GUERRA APÓS A RETRAÇÃO DAS TROPAS PARAGUAIAS

As vitórias iniciais da Tríplice Aliança, no entanto, levaram à ilusão de que se poderia vencer o Paraguai em pouco tempo. O que parecia fácil, no entanto, estagnou. Os chefes navais brasileiros começaram a ser pressionados para que utilizassem seus navios com mais ousadia. O desconhecimento do Rio Paraguai; o fato de que operavam em regiões com margens ocupadas e, muitas vezes, artilhadas pelos paraguaios; a existência de passagens fortificadas em Curuzu, Curupaiti e, principalmente, Humaitá; e por disporem, no início, somente de navios com casco de madeira e inadequados para aquela guerra, exigia-lhes cautela

e equilíbrio. Era evidente, para o Brasil, a necessidade de navios encouraçados para o prosseguimento das ações de guerra ao longo do Rio Paraguai; mas, mesmo para os encouraçados, fortificações de terra, como Humaitá, eram uma séria ameaça.

Desde o início da guerra, a Marinha do Brasil se empenhou em obter, no País e no exterior, os meios flutuantes necessários. De 1865 a 1869, foram construídos aqui três navios encouraçados: *Tamandaré*, *Barroso* e *Rio de Janeiro*; seis monitores: *Pará*, *Rio Grande*, *Alagoas*, *Piauí*, *Santa Catarina* e *Ceará*; duas bombardeiras: *Pedro Afonso* e *Forte de Coimbra*; e concluída uma corveta, a *Vital de Oliveira*. Os projetos dos navios encouraçados e dos monitores eram de Napoleão Level. As máquinas, também de projeto e construção nacionais, estavam a cargo de Carlos Braconnot – ambos civis, engenheiros do Arsenal de Marinha, com postos militares honorários.

Os monitores de Level se baseavam no *Monitor* da Guerra Civil Americana e foram projetados especificamente para a guerra no Rio Paraguai. Um dos problemas, considerado no projeto, foi a necessidade de chegar à bacia do Prata navegando por mar, sendo preciso dotá-los de bom comportamento em mar agitado. Todos sabiam que o *Monitor* norte-americano afundara em uma tempestade na costa dos Estados Unidos, em 1862, quando estava sendo rebocado.

Os navios encouraçados começaram a chegar à frente de combate em dezembro de 1865. Do total de 17 navios encouraçados e monitores que chegaram a formar a Esquadra brasileira na Guerra do Paraguai, quatro já estavam disponíveis em fe-

vereiro de 1866 (*Brasil, Bahia, Tamandaré e Barroso*).

Para a invasão do território paraguaio, coube à Marinha transportar sessenta mil homens, artilharia, cavalos e material, das forças da Tríplice Aliança. Tamandaré assumiu o comando da operação anfíbia e, no dia 16 de abril de 1866, desembarcou na margem esquerda do Rio Paraguai o primeiro contingente brasileiro. O General Osório, que o comandava, foi o primeiro a desembarcar.

Com o desembarque aliado, os paraguaios abandonaram Itapiru e Passo da Pátria e, após as tentativas frustradas de derrotar o invasor em Estero Bellaco e Tuiuti, a defesa paraguaia se concentrou no conjunto de fortificações das margens do Rio Paraguai que barravam o caminho da esquadra: Curuzu, Curupaiti e Humaitá.

Nessa fase da guerra, os brasileiros passaram a conviver com uma mortífera invenção dos Estados Confederados na Guerra Civil Americana: a mina naval, então chamada de torpedo. A fabricação das minas paraguaias foi iniciada por um ex-oficial da Marinha dos Estados Unidos, Thomas H. Bell, no Arsenal de Assunção. Para se defender das minas, o Governo brasileiro contratou um engenheiro que servira na Marinha dos Estados Confederados, James Hamilton Tomb. Apesar das precauções, no entanto, no bombardeio de Curuzu, o navio encouraçado *Rio de Janeiro* foi atingido por uma mina, afundando tão rapidamente que não foi possível salvar grande parte de sua tripulação, perdendo-se inclusive seu comandante.

Em 31 de agosto de 1866, as tropas aliadas tomaram Curuzu. O próximo ataque

seria a Curupaiti. Bartolomeu Mitre, Presidente da Argentina e Comandante dos Exércitos da Tríplice Aliança, assumiu pessoalmente o comando da operação. Apesar do bombardeio de Curupaiti pela esquadra, o ataque aliado, ocorrido em 22 de setembro, transformou-se na maior derrota da Tríplice Aliança na guerra.

Seguiram-se acusações e críticas. O preparo da operação, sem dúvida, fora insuficiente, mas, então, todas as desavenças vieram à superfície. Nas operações Exército/Marinha, até então, não havia unidade de comando, como, aliás, não houvera na Campanha do Mississippi, na Guerra Civil Americana. Mitre, porém, apesar de grande estadista, não possuía a habilidade de planejar operações, utilizando, oportunamente, o bombardeio naval e deslocando seus reforços, em navios, para as posições críticas, como Grant demonstrou possuir na batalha de Shiloh, em 1862. Além disso, eram frequentes suas desavenças com Tamandaré, que acusado de não ter dado a cobertura de fogo suficiente em Curupaiti e de ser excessivamente cauteloso, em outras ocasiões, por sua vez, insinuou que Mitre poderia ter o interesse de sacrificar os navios para reduzir o Poder Naval brasileiro.

Como resultado da derrota de Curupaiti, aceitou-se o afastamento de Tamandaré, que já o solicitara antes, por motivo de saúde; substituiu-o o Almirante Joaquim José Inácio, Visconde de Inhaúma. O Marquês de Caxias foi designado Comandante das Forças brasileiras no teatro de operações.

Caxias iniciou, ao chegar, um magnífico trabalho de organização. Inhaúma passou a

ser subordinado a Caxias e a unidade de comando em operações, aliada ao excelente entendimento entre os dois, passou a ser um dos fatores que concorreram para a vitória da Tríplice Aliança na guerra.

A revisão dos planos, as mudanças de comando e a reorganização das tropas contribuíram para que o Exército aliado permanecesse em Tuiuti de setembro de 1866 a julho de 1867.

Em julho, Caxias iniciou a “marcha de flanco”, que tinha como propósito contornar Humaitá por terra. Inhaúma, como planejado, ultrapassou Curupaiti com seus navios encouraçados, posicionando a esquadra entre ela e Humaitá, numa situação difícil, em que era hostilizada pelas duas fortificações. Assim permaneceu por seis meses.

Passou-se a esperar a ocasião propícia para enfrentar Humaitá, enquanto progredia satisfatoriamente a “marcha de flanco”. Essa ocasião surgiu em 18 de fevereiro de 1867, com a cheia do rio e a destruição a tiros, pelos brasileiros, de algumas das barcas que sustentavam as correntes que bloqueavam a passagem.

A PASSAGEM DE HUMAITÁ

Na madrugada de 19 de fevereiro, uma Divisão Avançada, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Delfim Carlos de Carvalho, formada pelos encouraçados *Barroso*, *Tamandaré* e *Bahia*, e pelos monitores *Rio Grande*, *Pará* e *Alagoas*, forçou a passagem por Humaitá, enquanto a fortificação era bombardeada pelo restante da esquadra. Esses navios, exceto o *Bahia*, eram todos projetados e construídos no Bra-

sil; o *Bahia* estava substituindo o *Rio de Janeiro*, afundado em Curuzu.

Os navios da Divisão Avançada formaram pares, atracados a contrabordo, com os monitores protegidos pelos navios encouraçados. É interessante observar que esse arranjo, aos pares, era semelhante ao que ocorrera na Campanha do Mississippi, em uma das passagens da força naval nortista por Vicksburg, em abril de 1863.

Às 3 horas, o *Barroso* lançou um foguete indicando que, juntamente com o *Rio Grande*, ultrapassara livremente as correntes, já danificadas, que fechavam o rio. Enquanto isso, a dupla *Tamandaré-Pará* estava sob o fogo das baterias e os cabos que uniam o *Bahia* e o *Alagoas* tinham sido cortados pelos projéteis inimigos. O *Bahia* prosseguiu rio acima e o *Alagoas* foi águas abaixo, ultrapassando a esquadra brasileira que bombardeava Humaitá.

Logo depois, o *Alagoas*, comandado pelo Primeiro-Tenente Joaquim Antônio Cordovil Mauriti, investiu novamente a passagem, sofreu um desarranjo na máquina que o fez retroceder, avançou de novo e completou-a, expondo-se três vezes ao fogo das fortificações de Humaitá.

Não estava, no entanto, terminada a odisséia do *Alagoas*, pois foi, em seguida, abordado por uma vintena de canoas paraguaias. Os atacantes foram varridos pela fuzilaria de bordo e seis canoas afundadas.

Finalmente, ao meio-dia, os seis navios chegaram a Tagi, já ocupada pelo Exército brasileiro, tendo antes enfrentado as baterias do forte paraguaio do Timbó, até então desconhecido dos aliados.

Os navios da Divisão Avançada tinham sofrido sérias avarias. Foi preciso encalhar em Tagi o *Tamandaré*, o *Pará* e o *Alagoas*, para que não afundassem. O *Alagoas* fora atingido por 160 projéteis, mostrando, por sua resistência, a boa qualidade do projeto de Napoleão Level.

Dos comandantes brasileiros na passagem de Humaitá, Delfim Carlos de Carvalho seria honrado com o título de Barão da Passagem; Silveira da Motta, o futuro Barão de Jaceguai, Custódio de Mello e Mauriti chegariam à República e seriam almirantes; Guilherme dos Santos, Pires de Miranda e Antônio Joaquim não veriam o fim da guerra.

DA PASSAGEM DE HUMAITÁ ATÉ ASSUNÇÃO

Estava vencida Humaitá pelo rio e, também, flanqueada por terra. Aos poucos seria, então, desguarnecida pelos paraguaios.

Pouco depois da passagem, os três navios menos avariados da Divisão Avançada seguiram, rio acima, até Assunção. Não encontraram muita resistência naquela ocasião, mas, logo depois, os paraguaios deslocaram suas defesas, fortificando e reforçando diversos pontos do Rio Paraguai, como Timbó, Tebiquari, Piquissiri, Angostura e Villeta. Qualquer avanço mais audacioso deixaria forças paraguaias na retaguarda.

Richard Burton, famoso explorador inglês, conhecido por sua busca às nascentes do Rio Nilo, na África, por seus livros e por muitas outras aventuras na vida, era consul britânico em Santos durante a Guerra do Paraguai; visitou a frente de combate, publicando suas impressões em *Cartas dos Cam-*

pos de Batalha do Paraguai. Ele achava que faltava ousadia aos brasileiros, mas que o Paraguai, por sua vez, cometeu o mesmo erro dos Estados Confederados, tentando lutar em linhas muito dispersas, em lugar de concentrar suas defesas em poucos pontos, bem-preparados.

A resistência dos paraguaios foi, no entanto, extraordinária e exigiu de Caxias perseverança e criatividade para avançar sem perdas desnecessárias. Burton entrevistou Caxias em 1869, na frente de combate, e teve uma boa impressão, elogiando-o como excelente administrador. É bom lembrar que o avanço nortista ao longo do Rio Mississippi também foi muito difícil e encontrou barreiras, como Vicksburg.

Nessa fase da Guerra do Paraguai, os navios brasileiros tiveram que enfrentar canoas paraguaias com tropas, que tentavam tomá-los por abordagem. É interessante observar, e Burton também registra sua surpresa, que os paraguaios não tentaram explodir esses navios utilizando *spar torpedoes*, semelhantes aos dos confederados na Guerra Civil Americana. O *spar torpedo* era uma carga explosiva na extremidade de uma ou duas longas varas que se projetavam da proa de uma canoa. O detonador funcionava por contato, ou acionado por alguém da tripulação da canoa. Havia, aparentemente, uma verdadeira fixação em tomar por abordagem um navio brasileiro.

A ofensiva de Caxias em direção de Assunção começou após os paraguaios evacuarem Humaitá. Os reconhecimentos, por terra e pelo rio, mostraram que um ataque frontal não seria a melhor solução. Iniciou-se, assim, a manobra do Piquissiri, que contornou

as fortificações paraguaias pela margem direita do rio. Depois, as tropas brasileiras foram passadas, por navios e embarcações, para a margem esquerda, em Santo Antônio, acima de Itororó. Em seguida, avançaram e venceram o Exército paraguaio, em uma sucessão de combates. A Marinha do Brasil apoiou toda essa operação e, finalmente, fundeou em Assunção em 3 de janeiro de 1869. Após mais alguns combates, estava concluída sua atuação operativa nesse conflito.

A Marinha havia progredido muito. Em Riachuelo, combateram navios de propulsão mista, com casco de madeira. Ao final da guerra, havia navios encouraçados modernos e lanchas a vapor, criando, no centro da América do Sul, um ambiente moderno, que tecnologicamente se igualava ao do hemisfério Norte.

Fato semelhante ocorrera com a Marinha dos Estados Unidos da América

durante a Guerra Civil. De porte relativamente modesto e tecnologicamente insuficiente para o conflito, alcançara uma situação de importância ao final dessa guerra. Havia, no entanto, uma diferença fundamental: lá o progresso tecnológico tivera o respaldo da Revolução Industrial que estava em andamento no país, enquanto no Brasil dependera do desenvolvimento isolado de alguns setores e do esforço de poucos.

Em ambos os países, porém, o fim das guerras da década de 1860 trouxe forte desaceleração para o desenvolvimento do Poder Naval. Havia muito a reconstruir e dívidas a pagar. Para os Estados Unidos, no entanto, com base em sua capacidade tecnológica, não foi difícil reiniciar um desenvolvimento auto-sustentado, que o levaria, já no século XX, a possuir o maior Poder Naval de todos os tempos.



REFERÊNCIAS

- AMAZONAS, Barão do. *Combate Naval do Riachuelo*. Rio de Janeiro: J. Villeneuve & C., 1878.
- BITTENCOURT, Armando de Senna. "Visitando Riachuelo e Revendo Controvérsias, 132 Anos Depois". *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 117 (7/9), p. 41-57, jul/set 1997.
- BROCK, Darryl E. *Naval Technology from Dixie*. Américas.
- BURTON, Richard Francis, *Sir. Cartas dos Campos de Batalha do Paraguai*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1997.
- CLOWES, W. Laird. "The Ram, in Action and in Accident". *The Journal of the Royal United Service Institution*, XXXVIII (193), p. 223-241, mar 1894.
- FONSECA, Ignácio Joaquim da. *A Batalha de Riachuelo*. Rio de Janeiro: Lombaerts & Comp., 1883.
- GREENHALGH, Juvenal. *Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História – 1822-1889*. 2. ed. Rio de Janeiro, 1951.
- GUEDES, Max Justo. "A Guerra: uma Análise", in *Guerra do Paraguai 130 Anos Depois*. 2. ed. Rio de Janeiro: Relume Dumerá, 1995.
- LEÔNICIO MARTINS, Hélio. "A Estratégia Naval Brasileira da Guerra do Paraguai". *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 117 (7/9), p. 59-86, jul/set 1997.
- TASSO FRAGOSO, Augusto. *História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. Rio de Janeiro: Imprensa do Estado-Maior do Exército, 1934.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*. Rio de Janeiro, s. ed., 1982.
- WIDEMAN, John C. *Civil War Chronicles – Naval Warfare, Courage and Combat on the Water*. Nova York: Metro Books, 1997.