
SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

A revista NAVIGATOR é dirigida a professores, pesquisadores e alunos de História e tem como propósito promover e incentivar o debate e a pesquisa sobre temas de História Marítima no meio acadêmico.

As opiniões emitidas em matérias assinadas são de exclusiva responsabilidade de seus autores.

COMANDO DA MARINHA

Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA

Almirante de Esquadra Airton Teixeira Pinho Filho

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Vice-Almirante (Ref^o-EN) Armando de Senna Bittencourt

Departamento de História

Capitão de Fragata Pierre Paulo da Cunha Castro

Departamento de Publicações e Divulgação

Primeiro-Tenente (RM2-T) Luiz Cesário da Silveira do Nascimento

REVISTA NAVIGATOR
www.revistanavigator.com.br

Editora Serviço de Documentação da Marinha
Departamento de Publicações e Divulgação
Ilha das Cobras s/n^o – Centro
20091-000 – Rio de Janeiro – RJ
Tels.: (21) 2104-6852 / 2104-5492
Tiragem: 1.500 exemplares

CONSELHO EDITORIAL

- VA (Ref^a-EN) Armando de Senna Bittencourt (IHGB/IGHMB)
CMG (RM1-T) Edina Laura C. Nogueira da Gama (DPHDM/IGHMB)
CF Pierre Paulo da Cunha Castro (DPHDM/Cemphis)
CC (T) Carlos André Lopes da Silva (DPHDM/IGHMB/LEMP)
CC (T) Ricardo dos Santos Guimarães (DPHDM/SAB)
CT (IM) Marcello José Gomes Loureiro (DPHDM/UFRJ)
CT (T) Jonei Coelho Muniz (DPHDM/IGHMB)
CT (T) Daniel Martins Gusmão (DPHDM/UFS)
Prof. Ms. Renato Jorge Paranhos Restier Junior (IGHMB/SME-RJ)
1T (T) Anderson de Rieti Santa Clara dos Santos (DPHDM/Unisu)
1T (T) Sérgio Willian de Castro Oliveira Filho (DPHDM/Unicamp)

CONSELHO CONSULTIVO

- Prof. Dr. Arno Wehling (IHGB)
Prof. Dr. Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)
Prof. Dr. Francisco Carlos Teixeira da Silva (IUPERJ)
CMG (RM1) Francisco Eduardo Alves de Almeida (IGHMB/PPGEM-EGN)
Prof. Dr. Gilson Rambelli (UFS/SAB)
Prof. Guilherme de Andrea Frota (IHGB/IGHMB)
VA (Ref^a) Helio Leoncio Martins (IHGB/IGHMB)
Gen. (Ref^a) Jonas de M. Correia Neto (IHGB/IGHMB)
Prof. Dr. José Miguel Arias Neto (UEL)
Prof. Dr. Marcos Guimarães Sanches (Unirio)
Prof.^a Dra. Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)
Prof. Dr. Paulo André Leira Parente (Unirio)
Cel. (Cav-R) Paulo Dartanham M. de Amorim (IGHMB)
Dr. Petrônio Raimundo G. Muniz (FUNCEB)
CA (RM1) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis (EGN)

INDEXADA POR / INDEXED BY

Latindex
www.latindex.unam.mx
Sumários de Revistas Brasileiras
www.sumarios.org
Diadorim
http://diadorim.ibict.br
REDIB
www.redib.org
Portal de periódicos da Capes
www.periodicos.capes.gov.br
ICAP-Pergamum
www.pergamum.puc.br/icap

EQUIPE EDITORIAL

Diretor

CMG (Ref^a) Milton Sergio Silva Corrêa

Editor

1T (T) Sergio Willian de Castro Oliveira Filho

Organização do dossiê

Marcello José Gomes Loureiro
Edina Laura Nogueira da Gama

Identidade Visual

Edna Costa

Editores Eletrônica

Felipe dos Santos Motta

Capa

Felipe dos Santos Motta

Revisão

Manuel Carlos Corgo Ferreira

Revisão em inglês

CT (T) Adriana de Matos Peixoto Rogerio

Web Designer

Célia Gutierrez

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun.1985) – n.22 (dez. 2015)

Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2005 – il.; 27cm.

Semestral

ISSN 0100-1248

Reedição do periódico de mesmo nome, editado pelo Serviço de Documentação da Marinha em 20 v.

1. Brasil – História Marítima – Periódicos

2. Brasil. Marinha – Periódicos. I. Brasil. Marinha. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil

CDD 359.00981

Sumário

- 5 **APRESENTAÇÃO**
Edina Laura Nogueira da Gama
- DOSSIÊ 150 ANOS DA BATALHA NAVAL DO RIACHUELO:
Reflexões e abordagens sobre a Guerra da Tríplice Aliança – II**
- 9 **Nas águas do Prata: operações da marinha brasileira entre 1854 e 1865**
In Prata waters: Brazilian Navy operations between 1854 and 1865
Francisco José Corrêa-Martins
- 27 **Engenharia Civil no Brasil Oitocentista: Discussões tecnológicas acerca da Guerra do Paraguai na Revista do Instituto Politécnico Brasileiro**
Civil engineering in nineteenth-century Brazil: technological Discussion about the Paraguayan War in the Journal of the Instituto Politécnico Brasileiro
Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho
Laura Roberta Fontana
- 43 **A Guerra do Paraguai e seu aftermath: nucleação tecnológica na Marinha do Brasil**
The Paraguayan War and its aftermath: technological centers of the Brazilian Navy
Sylvio dos Santos Val
- 55 **A corrida pela tecnologia para controlar o Prata, na rota de Riachuelo**
The technological rush to control the Plata, on the Riachuelo path
Fernando Ribas De Martini
- 70 **Invasão Paraguaia no Rio Grande Do Sul: Aspectos Navais**
Paraguayan invasion in the Rio Grande do Sul: navy aspects
Luiz Augusto Rocha do Nascimento
- 75 **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
- 91 **A atuação das Chatas Artilhadas no decorrer da Guerra do Paraguai**
The performance of cannon-carrying barges in the course of the Paraguayan War
Aldeir Isael Faxina Barros

- 105 **A Batalha do Riachuelo no jornal Dezenove de Dezembro: guerra e identidade nacional**
The Riachuelo Battle on the Dezenove de Dezembro Journal: War and National Identity
Luis Fernando Barbato
- 113 **Apuntes Históricos Sobre La Isla Del Cerrito**
Historical notes about Cerrito Island
Luis Fernando Furlan
- 123 **A Escrita Da História Militar Da Guerra Do Paraguai: O Exemplo De Emilio Carlos Jourdan**
Writing the military history of Paraguay War: the example of Emilio Carlos Jourdan
André Fertig
Ismael Vicensi

RESENHA

- 135 **A Logística Naval na Marinha Imperial Durante a Guerra da Tríplice Aliança Contra o Governo do Paraguai**
Wagner Alcides de Souza
Resenha de MOITREL, Mônica Hartz Oliveira. A Logística Naval na Marinha Imperial Durante a Guerra da Tríplice Aliança Contra o Governo do Paraguai. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 2015. 336p.

DOCUMENTO

- 141 **As experiências do Capitão James H. Tomb na Marinha Brasileira (1865-1870)**



Capa – ESBOÇO DE COMBATE NAVAL DO RIACHUELO

Acervo: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Um dos desenhos feitos pelo pintor italiano Eduardo De Martino (1883-1912) que serviu como esboço para seu

óleo sobre tela "Combate Naval do Riachuelo". Apesar de não ter estado presente na Batalha Naval do Riachuelo, o autor, provavelmente, esteve ainda durante a Guerra no local onde ocorreu a Batalha, assim como teve a oportunidade de embarcar em navios que participaram do embate.



Apresentação

Edina Laura Costa Nogueira da Gama

Capitão de Mar e Guerra (RM1-T). Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval. Especialista em História Militar pela Unirio. Membro efetivo do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB). Assessora técnica da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

O sesquicentenário da Batalha Naval do Riachuelo como motivação para uma revisita sobre a atuação da Marinha Imperial na Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai, convite feito pela Revista *Navigator* aos seus leitores – professores, pesquisadores e alunos de história –, superou as expectativas. A resposta traduziu-se em artigos preciosos para a historiografia brasileira, em especial à história marítima e naval, com novas leituras, renovação dos estudos históricos, abordagens inéditas e originais para o tema. E embasado em teorias e metodologias contemporâneas que revitalizam as discussões políticas, sociais e econômicas do período, promovendo ainda a interdisciplinaridade do campo da história marítima e naval.

Neste segundo número do Dossiê sobre a atuação da Marinha Imperial na Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai temos dez artigos. E que tratam da historiografia, das operações militares, da tecnologia e da logística da maior guerra havida ao sul do continente americano. E ainda perpassam sobre os impactos socioeconômicos, culturais e políticos do Brasil de então – trazendo o conflito e suas resultantes – e onde a história marítima e naval brasileira se vê inserida.

Francisco José Corrêa Martins apresenta um panorama geral das ações navais ocorridas no Rio da Prata após a Passagem de Tonelero (1851) e antes da Batalha Naval de Riachuelo (1865), fatos menos visitados pela historiografia naval brasileira, e que trouxeram consequências para a guerra da Tríplice Aliança.

Quanto às questões operativas e estratégicas há três textos. **Aldeir Isael Faxina Barros** busca demonstrar a utilização das chatas artilhadas durante a guerra, desde sua estreia no campo de batalha, passando pela sua utilização pela Marinha do Brasil e o encerramento de sua operacionalidade devido às mudanças nas características das lutas. **Ricardo Cabral** faz uma análise comparada entre duas batalhas fluviais ocorridas na Guerra Civil Americana e na Guerra da Tríplice Aliança; no caso, a Batalha Naval de Memphis e a Batalha Naval do Riachuelo, abordando aspectos convergentes nas estratégias, táticas e meios navais utilizados. Com **Luiz Augusto Rocha do Nascimento**, há a afirmação de que a invasão paraguaia na província brasileira do Rio Grande do

Sul foi detalhadamente planejada, sob coordenação do presidente paraguaio, Francisco Solano Lopez, e onde a transposição de rios e arroios se apresentou como aspecto importante, levando a conclusão de que brasileiros e paraguaios tiveram nos rios a chave das operações bélicas.

O historiador argentino **Luis Fernando Furlan** aponta para o papel histórico da Ilha de Cerrito durante a Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai, mediante as atividades logísticas empreendidas pela Marinha do Brasil e a ação política e militar do governo da República da Argentina em suas relações com o Paraguai.

Na análise de aspectos tecnológicos da Guerra, temos três artigos. **Fernando Ribas De Martini** considera a Batalha Naval do Riachuelo sob o ponto de vista da corrida pela tecnologia naval dos dois lados beligerantes. E que se iniciara nos anos imediatamente antes da guerra, com a busca do uso de navios encouraçados para suas forças navais, já visando um combate naval naquele teatro de operações. **Pedro Marinho** e **Laura Fontana** buscam refletir acerca da distinção entre a engenharia militar e a engenharia civil no Brasil oitocentista, com a criação da Escola Central no Rio de Janeiro e do Instituto Politécnico Brasileiro, onde este se apresenta como "um espaço fundamental para discussão tecnológica acerca da Guerra do Paraguai". Já **Sylvio dos Santos Val**, com seu texto, e empregando os termos *aftermath* e nucleação, relaciona a expansão da Marinha durante a Guerra do Paraguai como parte de um processo anterior, e que foi aprofundado pelo conflito, resultando em relevantes mudanças institucionais na Força Naval no século XIX. A abordagem histórica do texto não se atém apenas às questões tecnológicas da construção dos navios de guerra, mas também à gestão da construção de navios mercantes, atuando na aplicação de recursos em empresas privadas de navegação, afirmando-se na área marítima do País, e onde o Arsenal do Rio de Janeiro era o epicentro da tecnologia naval do Brasil.

No trato de uma análise historiográfica à época da Guerra, **Luiz Fernando Tosta Barbato** apresenta um artigo baseado no jornal Dezenove de Dezembro, importante periódico do Paraná oitocentista. Mediante análise das notícias publicadas em pleno conflito por este periódico, observa os impactos que a Guerra do Paraguai, da qual a Batalha do Riachuelo foi um de seus pontos altos, tiveram sobre os sentimentos nacionais brasileiros; e mais, sobre as províncias interiores do País. E, ainda, como este fato contribuiu para levar às áreas não envolvidas diretamente com o conflito "os sentimentos de pertencimento à até então nação brasileira em formação". Há ainda a releitura da obra de Emilio Carlos Joudan (*Guerra do Paraguai*) realizada por **André Fertig** e **Ismael Vincenzi**, vista por eles como um exemplo da historiografia tradicional acerca da Guerra do Paraguai. Deste modo, os autores trabalham as produções do conhecimento histórico sobre o tema ao longo do tempo, e as suas correntes historiográficas, detendo-se "à história militar tradicional". E para explicá-la, fazem uso da "ficção do factual", teoria desenvolvida por Reinhart Koselleck acerca deste tipo de narração de eventos e atuações individuais, tão comum à história do Brasil dos oitocentos. Deste modo, o texto em lide se mostra uma referência no entendimento da história militar do período.

Nesta edição temos a resenha crítica do Livro *A Logística Naval na Marinha Imperial Durante a Guerra da Tríplice Aliança Contra o Governo do Paraguai*. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 2015. 336p, autoria de Mônica Hartz de Oliveira Moitrel. Apresentada por Wagner de Souza, coloca esta dissertação de Mestrado como representativa de uma "nova visão da historiografia militar, ao avançar sobre a questão do desenvolvimento institucional, de sua historicidade, influenciado por aspectos, tais como, os econômicos, sociais e políticos, que levam, em determinado tempo histórico, a práticas arraigadas, bem assim a transformações na maneira de agir e pensar dos agentes dessas mesmas instituições, notadamente nos momentos de inflexão como ocorreu o período das ações no Paraguai, no período entre 1864-70".

Por último, a Seção *Documento*, um relato das experiências do Capitão James H. Tomb na Marinha Brasileira (1865-1870) durante a Guerra do Paraguai. Foi publicado originalmente na Revista Marítima Brasileira (Jan-Mar de 1964), pp. 39-54, com tradução e notas de Eulália M.L. Lobo. Ao ler este documento, o leitor terá acesso às impressões de um engenheiro americano, veterano da Guerra da Secessão, acerca de alguns personagens da Guerra do Paraguai – políticos e militares –, às atuações da Marinha do Brasil em alguns episódios do conflito, bem como às atividades que exercia na remoção de torpedos do Rio Paraguai.

E, mais uma vez, nossos agradecimentos a todos os autores que escolheram a *Navigator* para apresentar suas pesquisas. Se as expectativas foram superadas, foram graças aos Senhores.

Aos nossos leitores, uma boa leitura.

Dossiê 150 anos da Batalha naval do Riachuelo: reflexões e abordagens sobre a Guerra da Tríplice Aliança – II

Francisco José Corrêa-Martins

*Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho
Laura Roberta Fontana*

Sylvio dos Santos Val

Fernando Ribas De Martini

Luiz Augusto Rocha do Nascimento

Ricardo Pereira Cabral

Aldeir Isael Faxina Barros

Luís Fernando Barbato

Luís Fernando Furlan

*André Fertig
Ismael Vicensi*

Donnell Technology Naval & Marine
Technical Services

Nas águas do Prata: operações da Marinha brasileira entre 1854 e 1865*

In Plata waters: Brazilian Navy operations between 1854 and 1865

Francisco José Corrêa-Martins

Professor do Departamento de Geociências da UFRRJ. Bacharel em História (USP), Licenciado em História (UFRJ), Bacharel em Geologia e Mestre em Ciências – Geologia (UFRJ), lecionou na EsPCEx e chefiou a Divisão de História do AHEX. No campo da História, dedica-se à História Militar, Cartografia Histórica e História Latino-americana dos séculos XIX e XX.

RESUMO

Na história da Marinha do Brasil na segunda metade do século XIX, as ações durante o conflito contra o Paraguai são as mais recordadas. Ocorre que após Tonelero e antes de Riachuelo, a força naval atuou diversas vezes no Rio da Prata. Nosso objetivo é apresentar um panorama geral dessas ações pouco conhecidas, com ênfase nos aspectos militares, bem como identificar possíveis consequências para a guerra da Tríplice Aliança.

PALAVRAS-CHAVE: Operações navais, Rio da Prata, Guerra do Paraguai

ABSTRACT

In the history of the Brazilian Navy the actions throughout the course the conflict against Paraguay are the most remembered in the second half of the nineteenth century. After Tonelero and before Riachuelo the naval force acted several times in the Rio de la Plata. Our goal is to present an overview of those little known actions, with emphasis on military aspects as well as to identify possible consequences for the War of the Triple Alliance.

KEYWORDS: Naval Operations, Rio de la Plata, Paraguay War

INTRODUÇÃO

Este ano marcou, no dia 1º de maio, o sesquicentenário da assinatura do tratado de aliança entre Argentina, Brasil e Uruguai, contra o governo de Francisco Solano López, no conflito que ficou mais conhecido aqui como “Guerra do Paraguai”, um episódio de longa duração que teve profundas consequências para os quatro contendores.

Mas essa não era a primeira guerra em que seus habitantes se enfrentavam. Desde os tempos coloniais, as disputas fronteiriças entre Portugal e Espanha já haviam gerado guerras na região do Rio da Prata e, com o processo de autonomia das colônias desses impérios europeus, as novas nações sul-americanas tiveram como herança a questão de limites em várias porções de seus territórios.

* Artigo recebido em 06 de maio de 2015 e aprovado para publicação em 24 de junho de 2015.

Assim, enquanto o Paraguai rompia com Buenos Aires e se isolava, a Confederação Argentina, com o objetivo de incorporar a Província Cisplatina, apoiava a luta desta contra o império, que anexara aquela parte do Vice-Reino do Rio da Prata em 1821, deflagrando a Guerra da Cisplatina (1825-1828),¹ ao final da qual aquela província se tornou um estado autônomo com o nome de República Oriental do Uruguai.

Contudo, a ideia da reconstituição do Vice-Reino do Rio da Prata sob controle de Buenos Aires não foi abandonada. A independência paraguaia não foi reconhecida e, a partir de 1835, no segundo período governamental do *federalista* Juan Manuel de Rosas, o projeto foi retomado, com o bloqueio de navegação daquele país e da invasão do território uruguaio por tropas argentinas comandadas pelo uruguaio Manuel Oribe, ligado ao partido *blanco*, que submeteram a capital, Montevidéu, sob domínio do partido *colorado*, a um longo cerco. A posse do Uruguai significaria estender o controle argentino sobre todo o estuário do Prata, formado pelos rios Paraná e Uruguai, posição-chave para as comunicações fluviais com o interior da América do Sul, o que atingiria duramente os interesses brasileiros.

O Brasil, que já na década de 1820 aproximara-se do Paraguai, reconhecendo sua independência e mantendo com ele atividades comerciais, ainda que limitadas,² realizou, nos anos 1840, gestões diplomáticas em favor do reconhecimento da autonomia paraguaia por outros países,³ culminando com o tratado de aliança defensiva contra a Confederação Argentina e o Uruguai, celebrado em 25 de dezembro de 1850.⁴ Pouco depois, as províncias argentinas de Entre-Ríos e Corrientes se levantaram contra Rosas e, aliando-se aos brasileiros e aos *colorados* de Montevidéu, lograram derrotar sucessivamente a Oribe e depois a Rosas.

Parecia que todos os problemas haviam desaparecido e se iniciava uma era de paz e prosperidade na região platense. Mas isso não passou de uma ligeira ilusão, e logo os aliados de ontem se tornariam oponentes que, envolvidos em problemas locais, levariam, por fim, ao maior conflito já ocorrido no continente.

Assim tendo o Rio da Prata como foco, é objetivo de nosso trabalho historiar e analisar as evoluções e ações da força naval do império do Brasil naquela região, entre março de 1853 e maio de 1865, e em que medida elas contribuíram para os eventos posteriores da “Guerra Grande”.

A PRESENÇA NAVAL BRASILEIRA DO RIO DA PRATA (1853-1860)

Após a Guerra da Cisplatina, a missão da força naval imperial nas águas do Rio da Prata pautou-se, na década de 1840, quando baseada no porto de Montevidéu, pela proteção aos navios mercantes brasileiros que demandavam aquelas águas,⁵ entrando em ação quando da guerra contra Rosas em 1851.

Naquele mesmo ano o Brasil e o Uruguai assinaram um tratado que em uma de suas cláusulas estipulava que o império, mediante solicitação do governo oriental, forneceria auxílio militar quando este julgasse necessário. Em 1853, frente a uma grande instabilidade interna, houve o pedido de apoio militar por parte do governo uruguaio, o que resultou inicialmente no aumento da força naval brasileira estacionada em Montevidéu, passando para seis navios (gráficos n^{os} 1 e 2) e, no ano seguinte, no envio de uma divisão do exército imperial com 4.000 homens.⁶

Ao norte o Brasil também tinha problemas. Após a derrota de Oribe e Rosas, o império acreditou que, em função do estabelecimento da livre navegação do Rio Paraná, através da qual o Paraguai podia agora realizar seu comércio sem restrições, o governo de Assunção reconheceria também a mesma situação com relação ao Rio Paraguai. Mas Carlos Antonio López assim não entendeu, receoso de que o livre trânsito pudesse fortalecer a posição brasileira no Mato Grosso, o que enfraqueceria a posição paraguaia frente a um ajuste fronteiriço com a Corte do Rio de Janeiro. Assim, as tratativas em Assunção foram infrutíferas, culminando também em 1853 com a entrega intempestiva dos passaportes ao representante brasileiro, para que se retirasse do território paraguaio. O gabinete chefiado por Honório Hermeto Carneiro Leão, visconde e futuro marquês do Paraná, entendeu essa ação como uma

grave afronta e imaginou dar uma resposta à altura ao governante paraguaio.

Para tanto, por “uma condição de dignidade nacional e um meio de atender a interesses assaz importantes do imperio”⁷, foi ideada “uma demonstração de força” pelo gabinete imperial.⁸ A imprensa da Corte noticiou a nomeação do Chefe de Divisão Pedro Ferreira de Oliveira como “encarregado de negócios para o Paraguay” em julho de 1854 e meses depois, cumulativamente, o cargo de comandante em chefe da Estação Naval do Rio da Prata, em Montevidéu.⁹ Começava assim o episódio que ficou conhecido na historiografia como “Missão Pedro Ferreira de Oliveira”.

Em 7 de dezembro, o Capitão de Mar e Guerra Francisco Manoel Barroso, o futuro Barão do Amazonas, foi nomeado chefe do estado-maior da divisão do Rio da Prata¹⁰ e, no dia 10 do mesmo mês¹¹ zarpavam do Rio de Janeiro pela manhã, como destino ao Rio da Prata, além de Ferreira de Oliveira, a fragata *Amazonas* e as corvetas *Magé* e *Viamão*, que eram navios movidos a vapor,¹² sendo inclusive publicadas quantas e quais bocas de fogo cada navio possuía, indicando ainda que o Navio-Transporte *Oriente* seguiria junto. Também era divulgado que brevemente os “vapores *Gequitinhonha* e *Ypiranga*, o patacho *Thereza*, o brigue-escuna *Tonelero*, e as canhoneiras *Activa* e *Campista*” iriam também para o Rio da Prata, além de uma canhoneira a vapor que vinha da Inglaterra,¹³ bem como do “vapor da companhia de reboque do Rio Grande do Sul, comprado ultimamente”.¹⁴

Em 1º de janeiro de 1855 foi publicado o mapa da força naval no Rio da Prata sob o comando em chefe do Chefe de Esquadra Pedro Ferreira de Oliveira, que listava 8 navios à vela, 10 vapores e 2 transportes, tripulados por 2.061 praças e dotada de 127 bocas de fogo,¹⁵ dados esses que foram republicados de forma completa em pelo menos dois jornais de grande circulação da Corte do Rio de Janeiro.¹⁶ Sobre essa força, é importante ressaltar que alguns navios nela listados já estavam no Prata desde março de 1854, compondo a estação naval anteriormente citada, como era o caso dos vapores *Amazonas* e *Thetis*, e dos navios de vela *Imperial Marinhei-*

ro, *Berenice* e *Eolo*.¹⁷ Assim, em 1855 estacionava próximo a Montevidéu uma força naval maior do que a empregada contra Oribe e Rosas anos antes e que só encontrava paralelo com a frota concentrada na mesma região durante a Guerra da Cisplatina (gráficos nºs 1 e 2). Era superior, inclusive, à frota anglo-francesa que enfrentara as forças rosistas no final da década de 1840, e atraiu a atenção da imprensa platense.¹⁸

Muitos não duvidavam do caráter bélico da aparatosa expedição, como o representante diplomático francês em Montevidéu que, reportando-se ao seu governo no início de janeiro de 1855, acreditava que, em face das questões relativas à livre navegação, o Brasil “ainda está se preparando para invadir o Paraguai; e a maior parte dos onze vapores de guerra e dos barcos à vela destinados a essa expedição já chegaram aqui sob as ordens do Comodoro Ferreira”. De acordo com Martin Mallefer, os navios brasileiros partiram da capital uruguaia no dia 15 de janeiro, informando que “havia embarcado um batalhão de caçadores e 2 companhias de artilharia pertencentes à divisão auxiliar” do exército que então o Brasil mantinha na capital uruguaia, como vimos anteriormente. Comentando sobre os navios brasileiros, Mallefer escreveu que “todos estes barcos, vapores, corvetas, brigues, goletas, transportes ou canhoneiras são na verdade de pouco calado como convém à navegação dos rios, e nossos oficiais de marinha reconhecem que são quase todos novos e capazes de um excelente serviço se forem bem comandado”.¹⁹

Com a frota reunida e abastecida, constituída pelos vapores “*Amazonas*, *Beberibe*, *Viamão*, *Magé*, *Gequitinhonha*, *Ypiranga*, *Maraçaná*, *Camacua* e *D. Pedro*”, e dos navios a vela “*Corveta Imperial Marinheiro*, *Briguebarca Berenice*, *Patacho Thereza*, *brigues-escunas Tonelero* e *Eolo*, *Escuna Tybagi* e *canhoneiras Campista* e *Activa*”,²⁰ o Chefe de Esquadra Ferreira de Oliveira começou, no final de janeiro de 1855, a subir o Rio Paraná, tocando na cidade de mesmo nome em 5 de fevereiro, para fazer uma visita aos representantes da Confederação Argentina.²¹ O cônsul paraguaio ali creditado não perdeu tempo em observar atentamente a frota e in-

formar ao seu governo que ela estava constituída de “cinco vapores grandes de três mastros de muito calado, quer dizer, com dez a doze pés, com suas correspondentes artilharias; dois vapores pequenos, também dotados de artilharia; sete bergantins com sua artilharia; uma fragata (sic) montada com vinte peças de artilharia,²² uma goleta de bandeira oriental, outra brasileira (estas transportes) e três barcas mais”, com “dois mil homens de desembarque com lanchas prontas para desembarcar em qualquer costa; [as] ditas lanchas tem uma peça de [calibre] doze”.²³ E somente no dia 20 de fevereiro, pouco antes do meio dia, a força brasileira chegou ao Cerrito, na embocadura do Rio Paraguai.

É evidente que uma força naval daquelas dimensões teria um deslocamento lento, em função do controle necessário, mas parece ter passado despercebido a alguns dois outros problemas: que a navegação ocorria em um rio que apresentava variação do nível de água e que os vapores tinham de rebocar os navios de vela águas acima. Portanto, esses aspectos apontam que, em caso de ação, e desde que houvesse água suficiente, somente os vapores poderiam ser efetivamente empenhados em combate.

Outro ponto pouco lembrado que reforça o caráter não militar da missão Ferreira de Oliveira é que o vapor de guerra paraguaio *Tacuarí*, recém construído na Inglaterra, e que trazia de volta o filho do presidente, o Brigadeiro Francisco Solano López, esteve no Rio de Janeiro em dezembro de 1854, dali saindo no mesmo mês, tocando depois em Montevidéu, onde o Brasil tinha sua estação naval, e em Buenos Aires, sem qualquer percalço, tendo chegado à capital paraguaia em 21 de janeiro de 1855.²⁴

E, sabendo da aproximação do esquadrão brasileiro, os paraguaios trataram de erguer fortificações em vários pontos do Rio Paraguai, e especialmente em Humaitá, então uma simples guarda fluvial, onde o rio faz uma curva apertada, o Brigadeiro Francisco Solano López e o Coronel húngaro Wisner de Morgestern, demarcaram as baterias que rapidamente foram construídas, além de colocadas “minas flutuantes em vários pontos do canal”.²⁵ O chefe brasileiro

se referiu a essas defesas em suas comunicações, dizendo que “estavam colocadas em posição vantajosa e guarnecidas por sessenta peças de artilharia” e, no porto da capital havia “grandes caixões denominados piraguas, destinados a entupir o canal, cheios de pedra e metidos a pique”.²⁶

A missão do Chefe Pedro Ferreira de Oliveira tinha como metas obter uma satisfação pelo incidente com Pereira Leal em 1853 e, especialmente, negociar tratados de navegação e de limites. Entretanto, as instruções diplomáticas recebidas por ele eram confusas: embora acompanhado de uma frota com mais de 100 canhões e cerca de 2.600 homens, dos quais perto de 800 constituíam uma força de desembarque, ele deveria resolver com o Paraguai “de um modo pacífico as questões pendentes entre o Governo do Império e o daquela República”, e que, caso não obtivesse sucesso, deveria “forçar a passagem do rio”, mas não deveria levar toda a força naval até Assunção, a não ser que isso fosse indispensável, evitando fornecer um motivo para que o governo paraguaio repelisse as propostas brasileiras.²⁷

Trocadas as correspondências formais, e ressaltado que sua missão era “pacífica e diplomática”, o Chefe Ferreira de Oliveira recebeu autorização para subir até Assunção na sua capitânia, a *Amazonas*, o navio mais poderoso daquela força. Mas, devido ao seu grande calado, ela encalhou perto do Rio Bermejo, o que motivou a troca de navio, subindo então o representante brasileiro na *Ipiranga*, um dos navios de menor calado, chegando à capital paraguaia no dia 15 de março.²⁸

Ferreira de Oliveira deu-se pressa em logo conseguir soluções às demandas brasileiras, pois verificou que “no Rio Paraguay a crescente de águas deste anno [1855] foi muito tarde e diminuía de fôrma que na Assumpção e suas immediações não chegarão as águas á metade que é de costume nas cheias regulares, e principiou a vasante mais cedo do que devia ser”, e que Barroso, seu chefe de estado-maior, o alertava sobre a possibilidade, caso os navios de maior calado não descessem o rio, ficarem retidos na boca do Paraguai ou em Corrientes “até a enchente do anno seguinte”, o que seria um desastre. É evidente que aquelas

circunstâncias não eram desconhecidas ao Presidente Carlos Antonio López, nem ao seu filho Francisco Solano López, designado como negociador pela parte paraguaia, e foram utilizadas por eles, procrastinando as negociações, para “que a esquadra ficasse inutilizada” por falta d’água.²⁹

Consciente de que não detinha condições de impor o que o governo imperial lhe ordenara, Ferreira de Oliveira estipulou, em 13 de abril, o prazo de oito dias para resolver as questões relativas aos tratados, ao que Solano López respondeu que não seria possível resolver a questão de limites, mas quanto ao da navegação e comércio acreditava chegar a um bom termo. Mas, continuando as protelações, o representante brasileiro perguntou diretamente, no dia 23, se os tratados seriam assinados ou não, o que levou então a dias de trabalho para redigir, traduzir e ultimar os textos que foram assinados em 27, tendo o enviado brasileiro saído de Assunção a bordo da *Ipiranga* em 29 de abril de 1855.

Antes mesmo que o Chefe de Esquadra Ferreira de Oliveira deixasse a capital paraguaia, o fracasso da missão diplomática já era percebido na região do Prata. No princípio de maio de 1855, Martin Maillefer comunicava a Paris o “total fracasso de sua fastuosa expedição ao Paraguai” (...), e que a maior parte do esquadrão brasileiro “já havia baixado para Rosário, pois havia sido obrigada pela súbita descida das águas do Paraná, a abandonar as proximidades do Paraguai.”³⁰

Os tratados obtidos por Ferreira de Oliveira não atendiam ao que o governo imperial queria e, dessa forma, eles não foram ratificados.³¹ Assim, as tratativas diplomáticas foram reencetadas, com o Paraguai insistindo em resolver as questões da navegação e de limites de forma conjunta, enquanto o Brasil buscava resolvê-las separadamente, chegando-se a uma solução de compromisso em abril de 1856, mas pouco depois o Paraguai opôs novas dificuldades à navegação do rio de mesmo nome pelos navios brasileiros, o que gerou tensão e o envio à Assunção, em 1858, de José Maria da Silva Paranhos para resolver essa questão diplomaticamente.³²

Enquanto se desenrolavam as ações acima referidas, o governo imperial determinou o deslocamento e concentração de tropas do exército e da Guarda Nacional nas proximidades de Alegrete, RS, para a invasão do território paraguaio, no caso de um eventual fracasso diplomático, um episódio pouco conhecido e ignorado pela historiografia.³³ Também ordenou o reforço da Estação Naval do Rio da Prata, que passou de 5 navios em 1857 para 10 em 1858, dos quais seis eram vapores (gráficos n^{os} 1 e 2).

Ainda naquele contexto de 1857 o governo imperial agiu apressadamente, parecendo ter entendido que em função da “necessidade, que tínhamos de [ter mais] Navios apropriados à navegação do Rio da Prata, do Amazonas, e de seus afluentes, resolveu o governo a mandar construir na Europa 10 canhoneiras a vapor”, todas propelidas a hélice, sendo oito delas produzidas na Inglaterra (*Mearim, Itajaí, Ibicuí, Tietê, Araguari, Araguaia, Iguatemi e Ivaí*) e duas na França (*Belmonte e Parnaíba*), tendo a construção sido supervisionada pelo então Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa, e todos os navios ficaram prontos ao longo de 1858.³⁴

Como a negociação diplomática conduzida por Silva Paranhos foi bem sucedida, as forças terrestres reunidas foram logo desmobilizadas, enquanto a estação naval em Montevidéu só teve uma drástica redução de navios e efetivos em 1860 (gráficos n^{os} 1 e 2).

A ATUAÇÃO DA FORÇA NAVAL NA CAMPANHA DO URUGUAI (1864-1865)

Apesar de novas tropelias na Argentina e da invasão do Uruguai liderada pelo Brigadeiro Venâncio Flores, não havia, aparentemente, qualquer ameaça que justificasse uma maior presença naval no Rio da Prata que, até princípios de abril de 1864, pouca variação apresentou no número de navios brasileiros ali estacionados (gráficos n^{os} 1 e 2).

Mas logo a situação mudou. Enquanto o Brasil tentava manter-se neutro, os *colorados* de Flores, que contavam com a simpatia dos partidários de Bartolomé Mitre, que governava a Confederação Argentina, ganhavam terreno no interior do Uruguai, fazendo

com que o governo *blanco* de Atanasio Cruz Aguirre buscasse o apoio de Francisco Solano López, que sucedera ao seu pai no governo do Paraguai, e, ao mesmo tempo, tentava aumentar as rendas uruguaias, lançando imposto sobre a exportação de gado vivo, a principal atividade desenvolvida na porção norte do país, e dominada por estancieiros oriundos do vizinho Rio Grande do Sul, e que estariam sofrendo também violências naquele país. Assim o Brigadeiro Honorário Antonio de Souza Neto, antigo farru-pilha, foi ao Rio de Janeiro no começo de 1864 como porta-voz desse grupo reclamar a proteção do governo brasileiro para os súditos brasileiros, tendo suas demandas sido apoiadas por parte dos deputados,³⁵ motivando então o envio do Conselheiro José Antonio Saraiva em missão diplomática em abril daquele ano, na corveta a vapor *Nicthe-rohy*, acompanhado do Barão de Tamandaré nomeado como novo comandante da Estação Naval do Rio da Prata,³⁶ e que teria Barroso como Chefe do Estado-Maior,³⁷ logo foi reforçada com vários outros vapores, inclusive aqueles construídos entre 1857 e 1858 na Europa.

O Conselheiro Saraiva buscou, durante meses, uma solução para a questão junto ao governo uruguaio, contando com o apoio do representante diplomático da Grã-Bretanha, com quem estávamos com as relações diplomáticas rompidas em função da “Questão Christie” e do governo argentino, mas o gabinete de Aguirre oscilava, parecendo anuir com as negociações mas buscando contar com o apoio do Paraguai. Por fim, em agosto de 1864, o representante brasileiro apresentou um ultimato, relativo às reclamações brasileiras, ao governo uruguaio, que não o aceitou, abrindo caminho para o início das represálias preconizadas, a serem realizadas pelo exército e marinha imperiais, mas que, de fato, só a força naval poderia realizar.³⁸ No mês seguinte José Antonio Saraiva se retirou para a Corte, ficando então o Barão de Tamandaré como comandante em chefe e representante diplomático brasileiro no Prata.³⁹

Entre as primeiras ações ordenadas estavam a proteção aos súditos brasileiros e a imobilização e desarmamento dos dois

vapores armados em guerra que o Uruguai dispunha, o *General Artigas* e o *Villa del Salto*. Aquele, ancorado em Montevideú, pronto atendeu, enquanto o segundo estava no Rio Uruguai, nas proximidades de Mercedes, empregado no transporte de tropas e munições. Para comunicar as determinações imperiais às cidades ribeirinhas de Salto e Paissandu, para lá então se dirigiu a 3ª Divisão, constituída pelas corvetas a vapor *Jequitinhonha*, *Belmonte* e *Araguaí*, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Francisco Pereira Pinto, futuro Barão de Ivinheima.

Na noite de 26 de agosto de 1864, navegando rio acima, a *Jequitinhonha* e a *Araguaí* cruzaram com o *Villa de Salto* que, chamado à fala, prosseguiu em sua marcha e, advertido com um tiro de canhão feito sem pontaria, fugiu águas abaixo, aproveitando a correnteza e sua maior velocidade, conseguindo escapar na escuridão. Era o primeiro tiro disparado desde Tonelero, e que levou o Uruguai a romper suas relações diplomáticas com o Brasil. Enquanto Paissandu e Salto eram comunicadas formalmente sobre as decisões brasileiras, o Comandante Pereira Pinto teve informações que o vapor uruguaio se internara em águas argentinas, junto à Concórdia. Montou então uma armadilha, deixando mais ao sul daquela cidade a *Jequitinhonha* ocupando o canal do Rio Uruguai, enquanto partiu do porto de Salto com a *Belmonte* e a *Araguaí* águas abaixo, mas navegando à vela, para economizar carvão. Na tarde de 7 de setembro o *Belmonte*, tendo avistado o *Villa de Salto* navegando a grande velocidade, despertou os fogos e passou a persegui-lo e, pouco depois, o *Jequitinhonha* fazia o mesmo águas acima. Ante a captura eminente, o vapor uruguaio rumou para o porto de Paissandu, onde sua tripulação o encalhou e o incendiou em seguida.⁴⁰

A tensão subiu ainda mais quando Tamandaré enviou em outubro uma circular confidencial aos representantes estrangeiros, declarando os portos uruguaios bloqueados, e submetendo os navios neutros à inspeção, o que foi rechaçado por aqueles diplomatas, já que não havia uma declaração de guerra.⁴¹ Ato contínuo, deixando no Rio da Prata os navios de maior calado, o comandante em chefe brasileiro ordenou que

os vapores que demandassem menos água subissem o Rio Uruguai, para dar cumprimento ao bloqueio.

Essas ações tiveram como resultado, de um lado, aumentar o furor do *blancos* contra o império, ao mesmo tempo que o líder *colorado* Venâncio Flores viu aí uma oportunidade de conseguir o apoio do Brasil. Assim, em 20 de outubro escreveu ao vice-almirante aceitando as exigências brasileiras expostas no ultimato de agosto e propondo “tornar *communis* os nossos esforços” contra o governo de Montevidéu, o que foi aceito pelo chefe brasileiro no mesmo dia, declarando que a divisão do exército imperial que invadiria o Uruguai “com o concurso da esquadra do meu *commando*, se apoderará do Salto e Paysandú, como represalias, e imediatamente subordinará estas povoações à jurisdição de V. Ex., visto o compromisso de reparação que V. Ex. contrahio”, o que significou reconhecer Flores como beligerante e aliado, algo que Tamandaré não tinha autorização prévia para fazer.⁴²

Sendo a impetuosidade uma característica do comandante em chefe brasileiro,⁴³ logo expediu ordens no sentido da cidade de Salto ser bloqueada, cooperando com Flores. Assim para lá seguiu uma força comandada pelo 1º Tenente Joaquim José Pinto, com a canhoneira *Itajaí*, acompanhado da canhoneira *Mearim*, sob comando do 1º Tenente José Marques Guimarães, fundeando em frente à praça em 22 de novembro, chegando as forças *coloradas* no dia seguinte e iniciando o cerco à cidade no dia 24, completado no dia 27, dispondo-se o assalto para o dia seguinte. No dia 28, uma força a cavalo *colorada* não foi atacada por um grupo de sitiados porque a ação foi percebida dos navios e se atirou sobre os saltenhos “uma bomba de 12 e um foguete de guerra”. Na tarde desse mesmo, reconhecendo ser inútil a resistência, Salto se rendeu. Com a partida das tropas floristas, a força naval, além de permanecer nas proximidades, providenciou uma força de 100 praças e um canhão para proteger a cidade, sendo que somente em janeiro de 1865 aquela força brasileira partiu para Montevidéu.⁴⁴

Se a captura de Salto fora rápida e incruenta, o mesmo não ocorreria em Pais-

sandu, o episódio militar mais conhecido daquela campanha. Diferente de Salto, situada na planície próxima à margem do rio, Paissandu encontra-se “sobre uma eminência em fôrma de amphitheatro á margem esquerda (oriental) do Uruguay, porém, quasi uma boa légua distante do rio, [com elevações ao redor] pelo que um bombardeamento só é possível com grossa artilharia naval”.⁴⁵ Ali o comandante do Norte do Rio Negro, o Coronel Leandro Gómez, aproveitando-se das características naturais referidas, abriu trincheiras e levantou muros na parte central da cidade, transformando as edificações em pontos fortificados, inclusive uma igreja em construção, e concentrando elementos para a defesa, 12 pequenos canhões e pouco mais de 1.120 homens.⁴⁶

Em 4 de dezembro de 1865, a cidade teve seu porto bloqueado pela esquadilha imperial comandada pelo Barão de Tamandaré, constituída “dos vapores *Recife*, *Belmonte*, *Parnahyba*, *Araguay*, e *Ivahy*”, trazendo ainda a bordo “200 praças do 1º batalhão de infantaria, que tinha vindo da corte reforçar as guarnições da esquadra, de 100 soldados do batalhão naval, e 100 imperiaes marinheiros”, além de mais 100 homens de reserva, que dispunham de pequenos canhões de calibre 12 e uma estativa de foguetes a Congreve, enquanto em terra estavam o estanciero brasileiro José Bonifácio Machado com 160 cavalarianos e Venâncio Flores, com cerca de 3.000 homens, dos quais apenas 800 infantes, que dispunham de sete canhões, dos quais três raiados.⁴⁷

Houve então o desembarque das praças acima indicadas que, juntamente com os infantes *colorados*, iriam realizar o ataque. É importante neste ponto salientar que a historiografia argentina e uruguaia muitas vezes superdimensionou o número de atacantes,⁴⁸ incluindo as tropas de cavalaria, que não poderiam atacar um ponto fortificado, como era o caso. Assim, essas massas de cavalaria foram empregadas, durante as operações, como forças de vigilância e segurança. Intimado a render-se, Gómez recusou-se, e o assalto foi marcado para o dia 6, não levando em conta que os efetivos atacantes eram inferiores ao que preconizava a arte militar para lograr êxito.⁴⁹

No início da manhã os infantes brasileiros e *colorados* investiram a praça, avançando sob o fogo dos canhões da esquadrilha. Mas nem todos os navios atiraram. A nau capitânia, o *Recife*, não atirou por possuir 2 caronadas de calibre 30, de curto alcance. Os demais navios faziam parte do lote construído na Europa entre 1857 e 1858, sendo o *Belmonte* gêmeo da *Parnaíba* e o *Araguaí* gêmeo da *Ivaí*. Esses quatro navios contavam cada um com 4 canhões de calibre 32 em bateria e 2 canhões obuses de calibre 68 em rodízio,⁵⁰ mas o *Belmonte* e a *Parnahyba* tinham um canhão calibre 70 Whitworth em rodízio a mais. E embora Tamandaré tenha escrito que “não póde V. Ex. calcular o efeito prodigioso causado pela artilharia d’estes quatro navios”, os depoimentos dos defensores de Paissandu sobre esse primeiro ataque dizem que os tiros “vinham com muita elevação e arrebentavam no ar”, que eram “mal dirigidos”, causando “pouco ou nenhum dano”, por vezes “nem chegando às trincheiras” porque, como vimos, o objetivo era o topo de uma colina, dificultando, se não inviabilizando uma pontaria adequada. Além disso os atacantes tinham que percorrer campos quase limpos, sem abrigos, expondo-os ao fogo inimigo.⁵¹ Ainda assim, a infantaria conseguiu fazer com que os defensores de Paissandu ficassem circunscritos ao seu perímetro defensivo, embora os atacantes tenham retraído das posições conquistadas ao final do dia.

O ataque prosseguiu no dia 7, com escaramuças entre atacantes e defensores, com os mesmos resultados. O Barão de Tamandaré parece então ter reconhecido o problema com a artilharia, pois ordenou que, na noite daquele dia, desembarcassem “duas peças de calibre 32 e uma de 68”, para construir uma “bateria no alto da Boa (sic) Vista,⁵² que domina a praça pelo lado do norte”, distante cerca de 2 km do porto, mas situada perto de 1 km da cidade. Foi uma tarefa pesada e arriscada, mas na manhã seguinte a bateria da Bella Vista dirigia seus fogos justamente sobre o centro da defesa de Paissandu, secundada pelos canhões da *Belmonte* e *Parnaíba*, provavelmente os 68 e os 70 Whitworth.⁵³ Então a defesa uruguaia começou a sofrer com desabamentos de te-

tos e paredes, além das brechas abertas pelos impactos, sem contar com os estilhaços dos projéteis e das paredes.

Mas o dia 8 foi também o último da primeira fase dos combates, pois que se ajustou uma trégua para o dia 10 que serviria para a evacuação daqueles civis que ainda estavam na cidade. Na realidade, essa interrupção nos combates atendia a vários interesses. Da parte dos sanduceros recompor as defesas e postergar a luta, esperando um prometido socorro de Montevidéu. Para a força naval permitiu buscar munição para seus canhões e também para os de Venâncio Flores, já que a ação sobre Paissandu fora precipitada pela chegada iminente do novo representante diplomático, José Maria da Silva Paranhos,⁵⁴ além de esperar a chegada da divisão comandada pelo Marechal de Campo João Propício Menna Barreto, futuro Barão de São Gabriel.

Assim, Tamandaré enviou seu “secretário e ajudante d’ordens 1º tenente [Euzébio José] Antunes na *Parnahyba* para Buenos Ayres, afim de prover-se n’aquelle porto dos navios que alli tinhamos, de tudo quanto precisávamos”. Três dias depois ele retornou, trazendo “grande parte do armamento e munições que a corveta *Bahiana* conduziu da corte”, além de “100 praças do batalhão naval e de imperiaes marinheiros tirados das guarnições do *Paraense* e da *Nitherohy*; duas peças de calibre 30 d’este navio, e outras duas de seis de desembarque”.⁵⁵ Ou seja, o futuro Visconde do Rio Branco se equivocou quando afirmou, em 1865, que “nós fomos achar nos parques de Buenos Ayres” as munições acima referidas,⁵⁶ um engano que tem dado lugar a interpretações incorretas registradas na historiografia, de que o governo argentino teria fornecido a munição utilizada pela força naval brasileira para bombardear Paissandu, o que não ocorreu.

Embora a esquadrilha tenha permanecido surta no porto da cidade, as operações só foram retomadas após a chegada, em 29 de dezembro de 1864, das forças de Menna Barreto, marcando-se então o assalto para o último dia do ano. Sobre essa força, esclarecemos que embora somasse 5.711 homens, somente 1.695 eram soldados de infantaria. Os outros se dividiam entre artilharia,

198, incluindo os oficiais, e cavalaria, 3.818. Eram 12 canhões,⁵⁷ La Hitte de calibre 4 e canhões-obuses de calibre 12. Na noite de 30 de dezembro, foram levadas para colina da Bella Vista, além daquelas peças, 2 de calibre 30 e 2 de 32⁵⁸, enquanto as tropas de infantaria eram posicionadas para o ataque.

Na madrugada de 31, no momento em que o sol nascia, um canhão de Paissandu disparou contra a bateria da Bella Vista, tendo como resposta uma “bordada” de 16 tiros, secundados pelos canhões mais pesados da esquadrilha, o que marcou o início da destruição efetiva do centro da cidade, sobre o qual caíram centenas de projéteis até perto das 10h da manhã, quando acabou a munição dos canhões do exército⁵⁹ e se preparou o ataque da infantaria, desencadeado uma hora depois, com o apoio da artilharia volante. A impressão dos defensores sobre o bombardeio sofrido pode ser resumida em uma única expressão, escrita por uma testemunha, “dilúvio de fogo”. Aliás, o núcleo central, onde se concentrou a defesa, alvo da artilharia, estava tão danificado ao final dos combates que as fotografias feitas em janeiro de 1865 daquela parte da cidade acabaram por ajudar a espalhar a ideia de que Paissandu teria sido completamente arrasada, e que foi repercutida pela historiografia uruguaia, mas que, de fato, não aconteceu.⁶⁰

No ataque que se seguiu, e no qual tomaram parte também oficiais e praças da marinha imperial, durante 48 horas ininterruptas, as forças *coloradas* e brasileiras, compostas pelas brigadas comandadas pelos coronéis Carlos Resin e Antonio de Sampaio, ocuparam casas, telhados, ruas e terrenos, abrindo buracos nas paredes com baionetas, avançando lentamente e permanecendo nas posições conquistadas ao cair das noites de 31 e 1^o, obtendo a rendição dos defensores de Paissandu na manhã de 2 de janeiro de 1865.⁶¹

Após a queda da cidade, as forças brasileiras reorganizaram-se e iniciou-se, em meados de janeiro, a marcha para Montevidéu, com a cavalaria e a artilharia indo por terra, enquanto a infantaria seguia embarcada na esquadrilha, voltando a reunir-se em Santa Lucia e daí aproximando-se da

capital uruguaia para colocá-la sob cerco, sofrendo o bloqueio naval em 2 de fevereiro, dando uma semana de prazo para a retirada dos navios neutros para posições em que não interferissem nas operações da frota imperial. Bem se pode avaliar o duplo impacto, da visão de mais de uma dezena de navios tomando posição para ação e as notícias do bombardeio de Paissandu. Como se aproximava o final do mandato do Presidente Aguirre, os representantes diplomáticos estrangeiros no território oriental solicitaram o adiamento das ações bélicas brasileiras, ao mesmo tempo em que buscavam uma solução que evitasse o ataque. Por fim, após idas e vindas, foi eleito no dia 15 um novo presidente, o Senador Thomaz Villalba, que se pôs em acordo com Flores, através do Convênio de 20 de fevereiro, o que pôs fim ao conflito entre o Brasil e o Uruguai.⁶²

AÇÕES INICIAIS DA MARINHA NA GUERRA DO PARAGUAI (1865)

Enquanto o Brasil estava empenhado contra o Uruguai, o Paraguai, sob o pretexto de que o império ameaçava o equilíbrio de forças no Prata com a absorção daquele estado, passou das palavras à ação aprestando, em 12 de novembro de 1864, o vapor mercante *Marquês de Olinda*, encarcerando a maior parte dos passageiros e tripulação. Era o início da guerra, e mesmo com a invasão do Mato Grosso em dezembro, foi somente em fevereiro de 1865, com o fim da campanha uruguaia, que o governo e as forças brasileiras voltaram suas atenções para a república mediterrânea, contando Venâncio Flores como aliado.

Enquanto a divisão do exército imperial permaneceu acampada junto ao Cerro de Montevidéu, Tamandaré seguiu na *Niterói*, junto com parte da frota, para Buenos Aires, estabelecendo em terra a Secretaria do Comando em Chefe, mantendo a bordo da corveta mencionada sua insígnia,⁶³ pois as futuras ações já demandavam sua atenção. Entre elas, o suprimento de carvão para seus vapores, a respeito do que, segundo um de seus secretários, dizia “Carvão é ouro, temos de trocá-lo por libras esterlinas”, ordenando que se poupasse aquele

combustível o máximo possível, e que a navegação fosse feita preferencialmente à vela, mesmo nos rios Uruguai e Paraná.⁶⁴ Além disso, preocupou-se em apresentar um plano de guerra, datado de 3 de março de 1865, que guardava grande semelhança com o que o Marquês de Caxias propôs em janeiro daquele ano.⁶⁵ Ao mesmo tempo em que essas ações ocorreram, a força naval no Prata foi reforçada, chegando a ter 19 navios em abril de 1865, o mesmo número de 10 anos antes, quando da Missão Ferreira de Oliveira (gráficos n^{os} 1 e 2).

Desde a eclosão do conflito entre o Paraguai e o Brasil, a Confederação Argentina insistiu em sua neutralidade, tendo parte do seu território, a província de Corrientes, situada entre os dois beligerantes. Não causa espanto, pois, que sendo a rota mais curta e direta, tanto o Brasil como o Paraguai tivessem solicitado permissão para cruzarem aquela parte do território argentino, o que foi negado a ambos. Por isso, a principal via de comunicação entre os inimigos era o Rio Paraná, que fora aberto à navegação após a queda de Rosas.

Embora o vice-almirante tivesse o desejo de enviar logo um grupo de canhoneiras rio acima para bloquear o Paraguai, houve a necessidade de prover os navios de tudo que precisassem, reduzindo a dependência de fornecimento.⁶⁶ Assim, somente em 3 de abril⁶⁷ a força, comandada pelo Capitão de Mar e Guerra José Segundino de Gomensoro, nomeado comandante da 3^a Divisão, começou a remontar o Paraná, navegando na seguinte ordem "1^o Ypiranga, 2^o Jequitinhonha com a insígnia, 3^o Beberibe, 4^o Iguaçu, 5^o Itajahy, 6^o Araguay, 7^o Belmonte, 8^o Mearim, [sendo que] as duas últimas [estavam] rebocando o transporte brigue Pepiriguassu (sic)"⁶⁸, tocando em Goya, Província de Corrientes, no dia 28, quando comunicou ao chefe político local o efetivo início do bloqueio. Navegando rio acima, a força chegou à Bella Vista em 1^o de maio, distante cerca de 800 km de Buenos Aires, o que foi considerado muito demorado na época, gerando críticas então, e que são reproduzidas ainda hoje.⁶⁹ Encontrou o governador da província, Manuel Lagraña, que pediu proteção para aquela região.

Enquanto isso o líder paraguaio Francisco Solano López, que havia obtido sucesso nas suas ações contra o Mato Grosso, agora voltava suas atenções para o Prata. Ele, que desconfiava da neutralidade do Presidente Mitre, acreditava poder contar com o apoio do Caudilho Justo José de Urquiza, governador da Província de Entre-Ríos, além da simpatia de alguns correntinos. Solano López, confiando no tamanho de seu exército para derrotar seus inimigos, e ciente de que a esquadra imperial seria um fator de mobilidade para o Brasil, decidiu novamente tomar a iniciativa ao declarar guerra também à Argentina e atacando de surpresa em 13 de abril de 1865 a cidade de Corrientes, tomando-a e capturando dois navios da marinha daquele país que ali estavam, realizando nos dias seguintes frequentes desembarques de tropas, atingindo pouco mais de 20.000 homens ainda naquele mês, contra os quais os argentinos só dispunham de um exército com 6.391 soldados espalhados pelo país.⁷⁰

A invasão de Corrientes motivou, em 24 de abril, o envio para aquela província da 1^a Divisão do exército argentino, sob o comando do General Wenceslau Paunero, a bordo de três vapores argentinos, *Pavón*, *Pampero* e *Espigador*, rebocando goletas, um parque de artilharia e transportando 1.200 homens, chegando à Bella Vista em 2 e 4 de maio, onde, como já vimos, estava o esquadrão brasileiro comandado por Gomensoro.⁷¹

Ainda em abril, no dia 30, partiu de Buenos Aires a fragata *Amazonas*, com a insígnia do Chefe de Divisão Francisco Manoel Barroso, nomeado comandante da 2^a Divisão, acompanhado das canhoneiras *Ivaí* e *Parnaíba*, levando também a bordo parte da 9^a Brigada de Infantaria, comandada pelo Coronel João Guilherme de Bruce, constituída em 1^o de março de 1865, com forças que haviam chegado do Brasil no mês anterior, sendo embarcados o Corpo Policial do Rio de Janeiro e o Corpo de Guarnição do Espírito Santo, somando perto de 1.000 homens, e que tinham a missão de guarnecer os navios do esquadrão.⁷²

Tendo López atacado o Brasil e depois a Argentina, ele propiciou as condições para que aqueles países e mais o Uruguai, aliado dos brasileiros, assinassem em 1^o de maio o

Tratado da Tríplice Aliança, onde se estabeleceu que o comando-geral das forças terrestres estava ao cargo do Brigadeiro Bartholomé Mitre, enquanto o das forças navais cabia ao Barão de Tamandaré.

Como vimos acima, Gomensoro fora criticado pelo demasiado tempo gasto no seu deslocamento, sendo inclusive responsabilizado por não ter defendido a cidade de Corrientes quando da invasão paraguaia.⁷³ Ocorre que em ofício do comandante da *Jequitinhonha*, 1º Tenente Joaquim José Pinto, de 17 de maio de 1865, ao ministro residente em Buenos Aires, foi reportado que “o rio está muito seco, [e] viemos, como se diz, com passo de boi, tendo tido dias de pouco ou nada navegar, por esperar um ou outro [vapor] que encalhava, até finalmente alcançarmos a Bela Vista no dia 1º deste mês”.⁷⁴ Eram, portanto, condições sazonais que interferiam na marcha das operações, algo que os profissionais militares sabem que podem ocorrer, mas que a maioria dos estudiosos civis muitas vezes ignora, tirando conclusões equivocadas. Essas condições eram ainda agravadas pela ordem, citada anteriormente, no sentido de poupar carvão, navegando-se preferencialmente a vela, o que reduzia em muito a velocidade de progressão.

Nesse tempo os paraguaios, sob o comando do General Wenceslau Robles, vinham avançando desde Corrientes, mantendo-se próximos à margem do Paraná, sendo observados à distância por forças da cavalaria argentina sob comando do General Nicanor Cáceres, por estarem inferiorizados numericamente. Assim, em 2 de maio, quando o General Paunero chegou no *Pavón* em Bella Vista, ele buscou obter do Comandante Gomensoro apoio para as ações que o exército argentino buscava realizar. E assim permaneceu até o dia 10, quando Paunero recebeu notícias de que os paraguaios haviam abandonado Empedrado, cerca de 70 km ao norte, e julgou que seria conveniente sua ocupação. As tropas argentinas embarcaram em alguns navios do esquadrão e prosseguiram naquela direção no dia 12, chegando próximo daquele lugar em 13, quando se soube que, longe de abandonar a localidade, os paraguaios seguiam céleres

rumo ao sul, em direção à Bella Vista, fazendo com que brasileiros e argentinos fossem rio abaixo, indo todos os navios para o Rincón del Soto, perto de Goya, cerca de 70 km ao sul de Bella Vista, onde o Chefe Barroso encontrou-os em 20 de maio.⁷⁵

E aqui constatamos que o comandante da 2ª Divisão também demorou em sua viagem, iniciada no dia 30 do mês anterior, pois navegaram apenas de dia, e ainda assim a *Amazonas* encalhou em 6 de maio, só conseguindo flutuar mais de 24 horas depois, a custo de “grandes esforços”. E enquanto a *Amazonas* voltava a flutuar, agora era a *Ivaí* que encalhava no dia 7. Com o rio baixando, a situação tornava-se ainda mais aflitiva, levando Barroso, em carta para Tamandaré, a considerar que “não há passo para o Amazonas, [e] esta desagradável notícia desorientou-me e estou com a cabeça que se me parte”.⁷⁶ Assim, deixando a *Ivaí* junto à fragata, “passou-se o Chefe Barroso no dia 17 para o pacote argentino Eufrazia, de onde transferio-se para o Beberibe que tinha descido” e nele subiu até reunir-se às 2ª e 3ª divisões, onde assumiu o comando da força naval, no dia 20.⁷⁷ Também o Coronel Bruce, seu Estado-Maior e tropa que estavam porventura nos navios que ficaram passaram para a *Parnaíba* e *Beberibe*, seguindo rio acima.

Como ficam evidentes, as ações iniciais argentino-brasileiras tinham sido inócuas, tanto em função da variação do nível do Rio Paraná, retardando a progressão do esquadrão, como pelo deficiente sistema de informações do exército argentino, que levava a força naval a deslocar-se inutilmente, comprometendo seus suprimentos, especialmente carvão. Parecia que nada iria deter os paraguaios que, após se apossarem de Bella Vista, agora tinham os olhos postos em Goya. A documentação da época não é clara, mas em função da situação em que se encontravam é muito provável que Paunero tenha instado Barroso a apoiá-lo em uma ação em que o exército argentino pudesse combater e, mesmo que momentaneamente, pudesse deter a marcha avassaladora dos invasores.⁷⁸ E Barroso tinha consciência de que, contando apenas com seus recursos, os argentinos não teriam qualquer chance.

O alvo mais importante, naquele momento, era Corrientes, como a principal cidade naquele trecho do rio, e as informações que colheu sobre a força existente então naquele ponto, entre 22 e 23 de maio⁷⁹, acabaram por determinar a decisão pela ação.

Em 24 iniciou-se o deslocamento rio acima, com os vapores levando os transportes, goletas e outros navios de vela a reboque. Na manhã do dia 25 de maio, data nacional argentina, os navios brasileiros hastearam a bandeira argentina em seus mastros grandes, e os barcos argentinos responderam fazendo o mesmo com a bandeira brasileira.⁸⁰ O *Pirabebe*, barco paraguaio que estava de atalaia no meio do rio, despertou fogos e, algum tempo depois, sumiu águas acima. A frota deixou os reboques 5 milhas abaixo de Corrientes, na margem chaquenha e os vapores brasileiros prosseguiram então a examinar a capital correntina, dando fundo às 11h. Após observar a cidade e escolhido o local de desembarque, Barroso e Paunero passaram a ação, mandando os barcos argentinos subirem, sob proteção de belonaves brasileiras, enquanto o resto da frota imperial era colocada em duas linhas. Os argentinos começaram o desembarque às 15h45m em levas, sendo confrontados pelos paraguaios, estimados entre 1.600 e 2.000. Enquanto parte do esquadrão atirava⁸¹ sobre as ruas e edificações onde estava o inimigo, posicionado perto da margem na parte norte da cidade, outros navios preparavam o desembarque de companhias do exército imperial⁸², inclusive com artilharia. Com a tropa em terra, a força naval suspendeu o fogo. O arrojo da infantaria argentina, coadjuvada pela infantaria e artilharia volante brasileiras, acabou por impor a derrota aos paraguaios no final da tarde daquele dia, quando eles evacuaram a cidade e as forças dos exércitos aliados nela acamparam.⁸³

Contudo, logo se verificou que a cidade não possuía suprimentos para sustentar os ocupantes, além de batedores começarem a trazer informes sobre vinda de reforços paraguaios para buscar a retomada da cidade, levando o comandante argentino a reembarcar suas forças e abandonar a cidade na manhã do dia 27, sendo que embarcaram também muitos correntinos que desejavam

se colocar a salvo. O General Paunero escreveu que “a esquadra brasileira sob comando do general (sic) Francisco Manuel Barroso, que tantos serviços tem já prestado ao exército [argentino], nos auxiliou também de uma maneira muito importante, dirigindo certos disparos sobre o quartel que ocupava o inimigo”.⁸⁴

Mas enquanto os barcos argentinos desciam para Rio Paraná, escoltados pela *Itajaí*, para colocar-se em segurança, Barroso tomara uma decisão: “Em Corrientes, ficarei a ver se aparece a Esquadra paraguaia; bom cuidado terá ela em não o fazer”, mantendo o bloqueio ordenado anteriormente. Assim, a força brasileira fundeou em duas linhas praticamente no mesmo local em que deixara os navios rebocados no dia 25, cinco milhas abaixo de Corrientes, junto ao Chaco, na margem direita, em frente a um monumento existente na margem esquerda, chamado de Coluna, colocando um navio em lugar conveniente para vigiar o tráfego no rio. Tendo por volta de 2.200 homens, da armada e do exército para alimentar, Barroso deu ordem para que “toda a Esquadra” colhesse ou fizesse lenha para as caldeiras, buscando preservar o carvão disponível, e à espera dos navios contratados para trazer o mesmo.⁸⁵

Era evidente a falta que a *Amazonas*, o navio mais poderoso, fazia, deixado ao sul por falta de passagem porque o rio estava baixo. Mas houve uma subida inesperada e contínua do nível d’água e, já em 17, com o *Ivaí* sondando a frente, prosseguiram com cuidado rumo ao norte, navegando apenas de dia. Assim, em 28 de maio, já acompanhados dos vapores argentinos *Hercules* e *Eufrazia*, e levando a reboque o bergatim *Anna Maria* e o patacho *Giovanni Costa*, estes com os tão aguardados suprimentos de carvão e mantimentos encontraram-se, pouco acima de Bella Vista, com a força argentina que descia desde Corrientes escoltada pela *Itajaí*. Ali Paunero pediu que a *Ivaí* também permanecesse para proteger os transportes argentinos, abarrotados de soldados e civis, o que foi atendido. Em 30 de maio a *Amazonas* e os demais navios mercantes alcançaram a força estacionada em frente à Coluna, começando então a faina de trans-

bordo do carvão para os vapores do esquadrão e, na manhã seguinte, Barroso voltou para a sua nau capitânia, seguido do Coronel Bruce e seu Estado-Maior, organizando ainda “a tropa [da 9ª Brigada] pelos navios, ficando em proporção e por companhias e corpos, para assim estarem mais prontos”⁸⁶ para a ação que não tardaria a ocorrer no mês seguinte.

CONCLUSÕES

Durante boa parte do século XIX, a Região do Rio da Prata foi uma área de preocupação para o governo brasileiro, e sendo os rios a principal via de comunicação, a força naval era aquela que poderia mais rapidamente agir naquele teatro de operações. Daí o estabelecimento da Estação Naval em Montevideu já nos anos 1840, marcando a presença imperial ali.

Como vimos, a chamada “Missão Pedro Ferreira de Oliveira” teve graves erros de concepção, na medida em que as instruções diplomáticas conflitavam com o aparato bélico que a acompanhava, colocando o enviado brasileiro em situações de difíceis decisões, já que era sobretudo uma missão diplomática. Embora em tese prevista com mais de um ano de antecedência, foi deixado nas mãos de seu comandante tratar de aspectos logísticos no momento mesmo em que a missão acontecia, algo totalmente inadequado, denunciando uma indesejada falta de planejamento. A mistura de navios a vapor e a vela, além de prejudicar a velocidade de deslocamento, era um empecilho a mais em caso uma situação de combate, pois aqueles últimos, dependentes do vento, ficariam reféns do tipo de propulsão que tinham. E, para agravar, ocorria naquele ano a situação de uma cheia pouca expressiva dos rios, com o resultado que vimos anteriormente. Para além do fracasso na questão dos tratados, a expedição do Chefe Ferreira de Oliveira, ao remontar o Paraná no trecho argentino, mostrou aos paraguaios “que já não lhes bastava sua posição geográfica para defender-se do Brasil”,⁸⁷ e que eles deveriam se preparar para o futuro. A Fortaleza de Humaitá foi sua consequência mais expressiva.

Ao contrário de 1854-1855, o Brasil se preparou sim para uma guerra contra o Paraguai em 1857-1858 que, a princípio, se pautaria por uma invasão através de Itapúa/Encarnación, atravessando o território correntino, ação na qual a força naval seria responsável por transportar a tropa brasileira de uma margem para outra do Rio Paraná. Além do aumento do número de navios na estação em Montevideu, houve a ordem de construção de 10 belonaves na Europa, com pouco calado, capazes de atuar naquela região. E, embora tivessem deficiências, eles logo mostrariam serviço.

As ações no conflito com o Uruguai mostraram que alguns dos barcos acima citados tinham problemas de velocidade, o que poderia ser problemático, caso não atuassem de forma coordenada. O incidente com a *Villa del Salto* exemplificou isso. Por outro lado, a força naval dava preponderância nos rios ao Brasil, e isso se fez sentir, inicialmente, com a imobilização dos navios uruguaios e depois, na rendição de Salto, consequência da ameaça real de bombardeio e da impossibilidade de socorro. A tentativa de agir da mesma maneira em Paissandu não levou em conta os aspectos naturais, como sua posição geográfica, longe do rio e no alto de uma colina. O resultado é que mesmo sob o fogo dos canhões dos navios e dos ataques terrestres, ficou claro que os projéteis navais não infligiam danos efetivos aos defensores, já que as pontarias não podiam ser feitas adequadamente, e que os efetivos de infantaria eram insuficientes para um ataque com possibilidade de êxito. Mas, mantendo o bloqueio e a vigilância no rio, e instalando uma bateria com canhões navais ao norte da cidade, o fogo combinado com as peças de 68 e 70 começaram a fazer estragos no centro da cidade, núcleo da defesa, e que se tornaram extensos quando do bombardeio realizado em 31 de dezembro de 1864, com mais de uma dúzia de peças atirando e preparando terreno para o ataque da infantaria brasileira e *colorada*, que obtiveram a rendição em 2 de janeiro de 1865.

O poder destrutivo do fogo dos canhões navais em Paissandu acabou por gerar uma vantagem psicológica, pois, quando o esquadrão brasileiro se apresentou em

frente ao porto de Montevidéu, a ideia, mesmo que equivocada, de que aquela cidade do noroeste uruguaio teria sido arrasada pelos mesmos navios e armas que agora ali estavam em frente da capital uruguaia levou muitos habitantes à fuga, diminuindo o ânimo dos defensores que, por fim, acabaram abandonando a praça, que caiu sem que fosse necessária qualquer ação militar mais efetiva.

As ações iniciais contra o Paraguai em 1865 trouxeram de volta o problema da sazonalidade dos rios, além de aspectos geomorfológicos pouco lembrados, como a mudança dos bancos de areia, alterando por vezes o canal fluvial, fazendo com que os comandantes dos navios dependessem, muitas vezes, da perícia ou imperícia de seus práticos. Naquele momento, diferente do que ocorrera dez anos antes, a frota era constituída essencialmente de vapores que, embora mais rápidos, dependiam dos suprimentos de carvão para operar. Para planejar esses e outros pontos, Tamandaré decidiu ficar em Buenos Aires, algo que foi condenado na época, sem que os críticos recordassem que os meios de comunicação eram muito limitados, e que colocar-se à frente das operações significava aumentar o tempo para receber informações e tomar decisões. Portanto, naquele momento, a posição de Tamandaré era mais do que razoável.

Se o ataque de Solano López à Corrientes trouxe a Argentina para o lado do Brasil e do Uruguai, mostrava também ela não estar preparada para o conflito que eclodira. A famosa frase de Mitre dizendo “em 24 horas ao quartel, em quinze dias em Corrientes, em três meses em Assunção”⁸⁸ era pura fantasia e, ao lançar as tropas de Paunero rio acima em abril de 1865, ele correu um sério risco de derrota. E aí a força naval brasileira deu um apoio fundamental ao exército argentino, atuando como um vetor, transportando-o através do rio, para além do alcance das forças de Robles. Embora desprezado na época, o golpe de mão em Corrientes representou a primeira vitória argentina na guerra, sendo muito importante para a moral daquele país. Por outro lado, praticamente cortou a marcha triunfal paraguaia rumo ao sul, pois López logo compreendeu que sua linha de comunicações estava exposta a ser novamente picada pela “vespa naval”, e que ele precisava eliminá-la. Mas essa é outra história...

Por fim, consideramos que, na exposição que fizemos, evidenciou-se que, por vezes, os aspectos naturais e técnicos foram fundamentais para determinar a dinâmica dos eventos e seus resultados. Assim, observamos que esses pontos não devem ser menosprezados, porque também compõem, em menor ou maior grau, a trama do fato histórico.

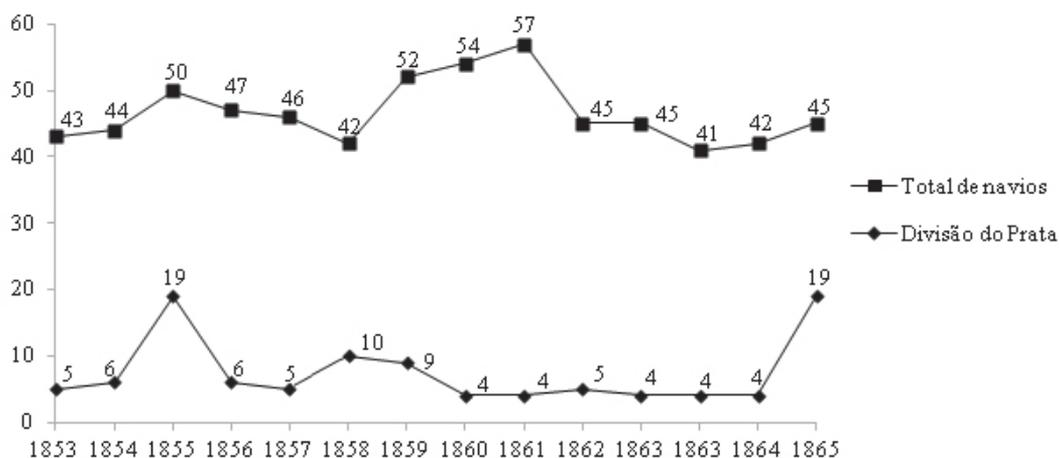


Gráfico nº 1 – Quantidade total de navios ativos da Marinha de Guerra do Brasil e na Estação Naval do Rio da Prata entre 1853 e 1865

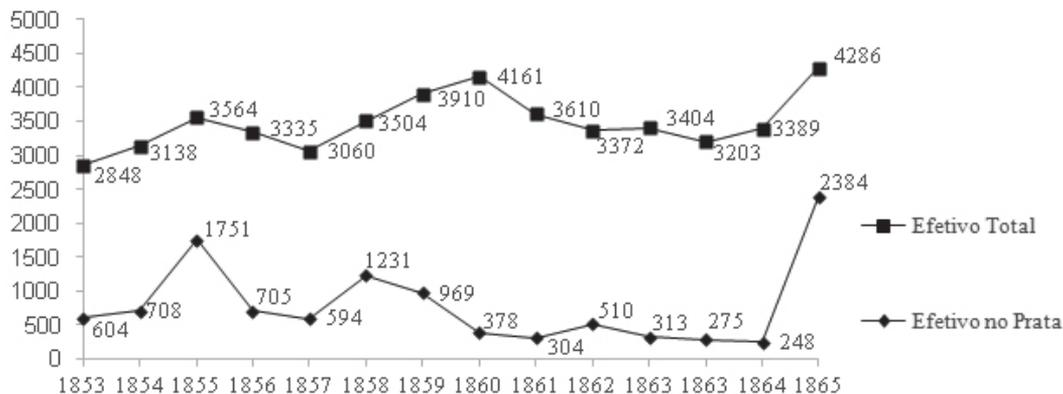


Gráfico nº 2 – Efetivo total da Marinha de Guerra do Brasil e na Estação Naval do Rio da Prata entre 1853 e 1865

Fontes: BRASIL. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, anos de 1853 a 1865.

Obs 1: Os mapas da força naval ativa constantes dos relatórios foram produzidos nos meses de abril e maio do ano indicado, exceto em 1863, quando foi confeccionado em dezembro.

Obs 2: Foram incluídos também como navios ativos aqueles destinados ao transporte de tropa.

Obs 3: Nos relatórios de 1853 a 1857, foram considerados fora do efetivo total pequenas embarcações e tripulações das mesmas na Província do Mato Grosso. No relatório de 1858 não houve qualquer menção. A partir de 1859, inclusive, a Estação Naval do Mato Grosso passa a integrar a força naval do império.

Obs 4: No cômputo dos efetivos, foram somados oficiais e praças.

¹ Para maiores informações sobre os combates daquela guerra e outras em que o Brasil participou, seja como colônia, seja como estado independente, recomendamos DONATO, Hernâni, *Dicionário de Batalhas Brasileiras*. [2. ed.], Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., São Paulo: IBRASA, 2001.

² RAMOS, R. Antonio. *La Política del Brasil en el Paraguay*: Bajo la dictadura de Francia. [1. ed.], Buenos Aires: Editorial Ayacucho, [1944], pp. 211 e 213, Ofício de Antonio Paulino Limpo de Abreu, Ministro y Secretario de Estado de Negocios extranjeros, a Don Tomas Guido, Enviado extraordinario y Ministro plenipotenciário de la Confederacion argentina, Rio de Janeiro, 29 de Julio de 1845, El Paraguay Independiente, nº 28, 13 de noviembre de 1845 In: *El Paraguay Independiente*. 2. ed., Asunción: Imprenta de la República, 1859, V1, p. 292.

³ A esse respeito indicamos RODRÍGUEZ ALCALÁ, Guido y ALCÁZAR, José Eduardo. *Paraguay y Brasil: Documentos sobre las relaciones binacionales 1844-1864*. 1. ed. Asunción: Tiempo de Historia, 2007, pp. 29-77.

⁴ El Paraguay Independiente, nº 116, 4 de setiembre de 1852 In: *El Paraguay Independiente*. 2. ed. Asunción: Imprenta de la República, 1859, V2, p. 589. O texto do tratado pode ser consultado em RODRÍGUEZ ALCALÁ y ALCÁZAR, op. cit., pp. 196-199.

⁵ A respeito ver, por exemplo, as observações nos mapas demonstrativos da Força Naval de 1841 e 1842, existentes nos relatórios anuais dos ministros da Marinha dos anos indicados. Esclarecemos que praticamente todos os relatórios ministeriais produzidos entre 1821 e 1993, além de outros documentos oficiais relativos ao Brasil, estão disponíveis para consulta, há mais de dez anos, no sítio < <http://www-apps.crl.edu/brazil> >.

⁶ BRASIL, *Relatorio da Repartição dos Negocios Estrangeiros apresentado á Assembléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Nona Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Antonio Paulino Limpo de Abreu*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1854, pp. XXIX e XXX.

⁷ BRASIL, *Relatorio da Repartição dos Negocios Estrangeiros apresentado á Assembléa Geral Legislativa na Terceira Sessão da Nona Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado Visconde de Abaeté*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1855, p. XLII.

⁸ PARANHOS, José Maria da Silva [futuro Viscon de do Rio Branco]. Sessão em 4 de julho de 1866. In BRASIL, *Annaes do Senado do Imperio do Brasil, Quarta Sessão em 1866 da 12ª Legislatura, de 1 a 31 de julho*. Rio de Janeiro: Typ. do Correio Mercantil, 1866, p. 34. Silva Paranhos era o ministro da Marinha quando do envio da Missão Ferreira de Oliveira ao Paraguai.

⁹ Um prato de lentilhas, *O Grito Nacional*, Rio de Janeiro, nº 689, 8 de julho de 1854, p. 4 e Chronica da Quinzena, *Revista Maritima Brasileira*, Rio de Janeiro, Vol IV, nº 7, 15 de outubro de 1854, p. 6. Não encontramos qualquer evidência que a escolha tenha sido feita pessoalmente por D. Pedro II, como afirmou BENÍTES, Gregorio. *Anales Diplomático y Militar de la Guerra del Paraguay*. [1. ed.], Asunción: Establecimiento Tipográfico de Muñoz Hnos, 1906, V1, p. 57, sem apresentar qualquer base para o que escreveu a respeito.

¹⁰ Chronica da Quinzena, *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, Vol IV, nº 12, 1º de janeiro de 1855, p. 7.

¹¹ Na mesma data Ferreira de Oliveira recebeu suas instruções diplomáticas, assinadas pelo Visconde de Abaeté. RAMOS, R. Antonio. *Juan Andrés Gelly*. [1. ed.]. Buenos Aires: Talleres Gráficos Lucania, 1972, p. 441.

¹² Aqueles navios brasileiros não eram movidos exclusivamente a vapor, pois dispunham de mastros e velame. Tecnicamente eram navios de propulsão mista, fato só alterado com a chegada dos monitores, já em plena Guerra do Paraguai.

¹³ Era a *Maracanã*.

¹⁴ *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, nº 316, 17 de novembro de 1854, p. 1, nº 338, 10 de dezembro de 1854, p. 1 e nº 339, 11 de dezembro de 1854, p. 4.

¹⁵ Os dados numéricos relativos à expedição têm sido frequentemente referidos de forma equivocada, ora com um tamanho menor, como em FRAGOSO, Augusto Tasso. *História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. [3. ed.], Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2009, V1, p. 92, que indicou 12 navios, ora superdimensionados, como em TEIXEIRA, Fabiano Barcellos. *A Primeira Guerra do Paraguai: a expedição naval do império do Brasil a Assunção [1854-57]* (sic). 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2012. Disponível em: < https://secure.upf.br/tede/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=607 >. Acesso em: 18 jan. 2015, 18:20:30., ff. 74-75, que apontou 36 navios!

¹⁶ Mappa dos Navios de que se compõe a Força Naval no Rio da Prata, sob o commando em chefe do Chefe de Esquadra Pedro Ferreira de Oliveira, *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, Vol IV, nº 12, 1º de janeiro de 1855, p. 8. *Jornal do Commercio do Rio de Janeiro*, nº 4, 4 de janeiro de 1855, p.1 e *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, nº 5, 5 de janeiro de 1855, p.1. O jornal paraguaio *El Semanario de Avisos y Conocimientos Utiles*, de Assunção, nº 89, de 13 de março de 1855, p. 1-2 republicou matéria do *Diário do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, ns. 8 e 9, de 8 e 9 de janeiro de 1855, p.1, que por sua vez reproduziu as informações da edição do *Jornal do Commercio* já referida, com vários erros, tal como chamar a *Revista Marítima Brasileira* de *Jornal Marítimo*, algo que TEIXEIRA, op. cit, pp. 73-74, não percebeu, assim como as críticas, feitas apenas pelo diário carioca, e não pela publicação naval.

¹⁷ E não como escreveu FRAGOSO, op. cit., V1, pp. 91-92.

¹⁸ BASTOS, Uacury Ribeiro de Assis. A Missão "Pedro Ferreira de Oliveira". *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, n. 9, p. 165, 1970.

¹⁹ MAILLEFFER, [Pierre-Daniel] Martin, Consulado General de Francia en Montevideo, Dirección Política, N. 32 e 33 [al Ministro de Relaciones Exteriores de Francia Drouyn de Lhuys], 5 Enero 1855 e 2 Febrero 1855. [Traducción del francés por Mercedes Massera Lereña]. *Revista Histórica*, Montevideo, v. 18, n. 51, p. 547 e pp. 555 e 556, set. 1952. Tradução nossa. Ou seja, não houve embarque de tropa do exército na Corte em 10 de dezembro de 1854, como equivocadamente referiu FRAGOSO, op.cit., V1, p. 92.

²⁰ BRASIL. *Relatorio apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Terceira Sessão da Nona Legislatura pelo Ministro e Secretário d'Estado dos Negocios da Marinha José Maria da Silva Paranhos*. Rio de Janeiro: Empreza Typographica Nacional do Diário, 1855, pp. 12-13. A Corveta *Bahiana* e o vapor *Thetis* ficaram no Rio da Prata.

²¹ Entre 1854 e 1861, a capital da Província de Entre-Ríos foi a capital federal argentina.

²² TEIXEIRA, op.cit., p. 135, ao transcrever o ofício do cônsul Decoud, omitiu esse navio.

²³ DECOUD, Pedro Nolasco al Ministro de las Relaciones Exteriores de la República del Paraguay, Paraná, 5 de febrero de 1855 In RODRÍGUEZ ALCALÁ y ALCÁZAR, op. cit., pp. 271-273. Tradução nossa. As informações oficiais brasileiras e essa comunicação do representante diplomático paraguaio não deixam dúvidas sobre o número e composição da força naval que se destinava ao Paraguai em 1855, o que significa que os dados apresentados por TEIXEIRA, op. cit., pp. 74-75 são claramente equivocados.

²⁴ RAMOS, op. cit, 1972, pp. 435, 437-438.

²⁵ BENÍTES, op. cit., pp 16, 55 e 56. Tradução nossa.

²⁶ OLIVEIRA, Pedro Ferreira. Ofício de 25 de abril de 1855 ao Visconde de Abaeté. In: BASTOS, op. cit., p. 166.

²⁷ RAMOS, op. cit, 1972, pp. 441, 442 e 443. Tradução nossa.

²⁸ RAMOS, op. cit, 1972, pp. 445-446 e 448. Tradução nossa, [PEREIRA DA COSTA], op. cit., V1, p. 20.

²⁹ OLIVEIRA, Pedro Ferreira de. Ofício de 23 de maio de 1855, para o Ministro de Estrangeiros. In: PINTO, Antonio Pereira. *Apontamentos para o direito internacional*, ou Collecção completa dos tratados celebrados pelo Brazil com diferentes nações estrangeiras, acompanhada de uma noticia historica, e documentada sobre as convenções mais importantes. [1. ed.], Rio de Janeiro: Typographia Nacional, V4, 1869, pp. 115, 113, 112.

³⁰ MAILLEFFER, [Pierre-Daniel] Martin, Consulado General de Francia en Montevideo, Dirección Política, N. 37 [al Ministro de Relaciones Exteriores de Francia Drouyn de Lhuys], 5 Mayo 1855. [Traducción del francés por Mercedes Massera Lereña]. *Revista Histórica*, Montevideo, v. 18, n. 51, p. 584, set. 1952. Tradução nossa.

³¹ Prova de que o insucesso da missão fora causado pelo planejamento inadequado do governo brasileiro é que Ferreira de Oliveira, ao retornar, não sofreu qualquer sanção e sua carreira não prejudicada. Tanto é que no final da década de 1850 foi nomeado Diretor da Escola de Marinha, cargo no qual estava quando faleceu em 1860.

³² MONIZ BANDEIRA, [Luiz Alberto de Vianna], *o Expansionismo Brasileiro: o papel do Brasil na Bacia do Prata; da colonização ao império*. [1. ed.], Rio de Janeiro: Philobiblion, 1985, pp. 169-170.

³³ CASTRO, A.[dler] H.[omero] F.[onseca de], La cuasi guerra de 1857-1858: Movilización brasileña para atacar Paraguay en las negociaciones de navegación fluvial. In: CASAL, Juan Manuel Casal, WHIGHAM, Thomas (eds.) *Paraguay en la historia, la literatura y la memoria: actas de las IV Jornadas Internacionales de Historia del Paraguay en la Universidad de Montevideo*. Asunción, Paraguay: Tiempo de Historia; [Montevideo, Uruguay]: Universidad de Montevideo, Facultad de Humanidades, 2015 (no prelo). Em 1854-1855 esses deslocamentos de tropas não ocorreram, já que a missão não era militar.

³⁴ BRASIL. *Relatorio apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Decima Legislatura pelo Ministro e Secretário d'Estado dos Negocios da Marinha José Antonio Saraiva*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1858, p. 3.

³⁵ Um apanhado geral dos discursos dos deputados pode ser lido em [PEREIRA DA COSTA, Francisco Felix], *História da guerra do Brazil contra as republicas do Uruguay e do Paraguay*, contendo considerações sobre o exercito do Brasil e suas campanhas no sul até 1852. Campanha do Estado Oriental em 1865. Marcha do exercito pelas

províncias argentinas. Campanha do Paraguai. Operações do exercito e da esquadra acompanhada do juízo crítico sobre todos os acontecimentos que tiveram lugar nesta memorável campanha, [1. ed.], Rio de Janeiro: Livraria de A.G. Guimarães & C., 1870, V1, pp. 105-126.

³⁶ *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, nº 109, 20 de abril de 1864, p. 1 e nº 110, 21 de abril de 1864, p. 2.

³⁷ MOTA, Artur Silveira da. *Reminiscências da Guerra do Paraguai*. 2ª ed., Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1982, p. 54.

³⁸ Embora a questão das represálias já constasse das instruções dadas a Saraiva quando partiu do Rio de Janeiro, a reunião das tropas do exército foi muito lenta. Foi somente em outubro de 1864 que houve a primeira ação terrestre, com a ocupação da Villa de Mello, perto da fronteira com o Rio Grande do Sul, mas com rápido retorno para o território do império, e apenas em dezembro a divisão comandada pelo Marechal de Campo João Propício Menna Barreto iniciou efetivamente a marcha para a invasão do Uruguai. Ver [PEREIRA DA COSTA], op. cit., V1, pp. 263-264.

³⁹ FRAGOSO, op. cit., V1, pp. 258-259. Sobre os aspectos diplomáticos da chamada "Questão Oriental" indicamos MONIZ BANDEIRA, op. cit., pp. 221-235.

⁴⁰ Ofícios do comandante da 3ª divisão naval no Rio da Prata ao comandante em chefe da esquadra brasileira, de 28 de agosto e 8 de setembro de 1864 In: BRASIL, *Relatorio da Repartição dos Negocios Estrangeiros apresentado á Assembléa Geral Legislativa na Terceira Sessão da Decima-Segunda Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado João Pedro Dias Vieira*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1865, Anexo N.1, pp. 80-82.

⁴¹ [PEREIRA DA COSTA], op. cit., V1, p. 181.

⁴² [PEREIRA DA COSTA], op. cit., V1, pp. 196-197. Na historiografia esse episódio é conhecido como convênio de Santa Lucia ou convênio de 20 de outubro.

⁴³ MOTA, op. cit., p. 59.

⁴⁴ [PEREIRA DA COSTA], op. cit., V1, pp. 201-203; SILVA PARANHOS, José Maria da [Barão do Rio Branco] Nota In: SCHNEIDER, L.[ouis von]. *A Guerra da Triplice Alliança (Imperio do Brazil, Republica Argentina e Republica Oriental do Uruguay) contra o Governo da Republica do Paraguay*. Traduzido do alemão por Manoel Thomaz Alves Nogueira e anotado por J.M. da Silva Paranhos [futuro Barão do Rio Branco]. [1. ed.], Rio de Janeiro, Typographia Americana, 1875, V1, p. 44; BORMANN, op.cit., pp. 138-140.

⁴⁵ SCHNEIDER, op. cit., p. 47.

⁴⁶ CORRÊA-MARTINS, Francisco José, Paysandú, Uruguay, 1 diciembre 1864 a 2 enero 1865: Entre ilusiones y realidades, en el comienzo de la Guerra de la Triple Alianza (1864-1870). In: CASAL, Juan Manuel Casal, WHIGHAM, Thomas (eds.) *Paraguay en la historia, la literatura y la memoria: actas de las IV Jornadas Internacionales de Historia del Paraguay en la Universidad de Montevideo*. Asunción, Paraguay: Tiempo de Historia; [Montevideo, Uruguay]: Universidad de Montevideo, Facultad de Humanidades, 2015 (no prelo). Com esses canhões os defensores não poderiam atingir os navios brasileiros, pois não tinham alcance para tanto.

⁴⁷ Ofício do Barão de Tamandaré ao Sr. conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima, ministro e secretario de estado dos negócios da marinha, *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, nº 46, 15 de fevereiro de 1865, p.1.

⁴⁸ É bem mais comum do que se imagina o equívoco da inclusão do número de tripulantes dos navios como atacantes, esquecendo-se, talvez, que grande parte das tripulações era imprescindível à manobra das embarcações, sendo as guarnições das peças apenas uma parte delas. Além disso, as missões de ataque ou desembarque estavam afeitas aos integrantes do Batalhão Naval que porventura estivessem a bordo.

⁴⁹ CORRÊA-MARTINS, 2015, op.cit. A temeridade da decisão do ataque tomada por Tamandaré foi apontada por um dos seus secretários, registrando que o "Imperador havia dito dele nessa ocasião: *É bravo até abrir brecha com a cabeça*". MOTA, op. cit., p. 59. Grifos no original.

⁵⁰ Ou seja, podiam efetuar um giro de grande amplitude em torno de seu eixo, em oposição aos canhões em bateria, cuja amplitude horizontal de tiro era bem mais restrita.

⁵¹ CORRÊA-MARTINS, 2015, op.cit. Tradução nossa.

⁵² O nome correto é Bella Vista.

⁵³ Ofício do Barão de Tamandaré ao Sr. conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima, ministro e secretario de estado dos negócios da marinha, *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, nº 46, 15 de fevereiro de 1865, p.1, CORRÊA-MARTINS, 2015, op.cit.

⁵⁴ [PEREIRA DA COSTA], op. cit., V1, p. 208.

⁵⁵ Ofício do Barão de Tamandaré ao Sr. conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima, ministro e secretario de estado dos negócios da marinha, *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, nº 46, 15 de fevereiro de 1865, p.1.

⁵⁶ SILVA PARANHOS, José Maria da, Primeiro Discurso – Sessão em 5 de junho de 1865 In: SILVA PARANHOS, José Maria da [Visconde do Rio Branco]. *A Convenção de 20 de fevereiro demonstrada á luz dos debates do Senado e dos successos da Uruguayana*. [1. ed.], Rio de Janeiro: B.L. Garnier, 1865, p.38.

⁵⁷ BORMANN, J.[osé] B.[ernardino]. *A Campanha do Uruguay (1864-65)*. [1. ed.], Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907, p. 180.

⁵⁸ Ofício do Barão de Tamandaré ao Sr. conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima, ministro e secretario de estado dos negócios da marinha, *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, nº 46, 15 de fevereiro de 1865, p.1.

⁵⁹ [PEREIRA DA COSTA], op. cit., V1, p. 267. Para acelerar a marcha, só haviam sido trazidos 70 tiros por peça.

⁶⁰ CORRÊA-MARTINS, 2015, op.cit. Tradução nossa.

⁶¹ CORRÊA-MARTINS, 2015, op.cit. Foi o que chamamos hoje de um típico combate de localidade. Fica patente, pela referência dos efetivos disponíveis, que a cidade de Paissandu não sofreu cerco, como consta da documentação e na historiografia. A força naval teve baixas apenas entre aqueles que desembarcaram: "1 official (o 1º tenente Henrique Martins) e 10 marinheiros e soldados mortos, e 1 official e 30 marinheiros e soldados feridos". SILVA PARANHOS, Notas In: SCHNEIDER, op.cit., p. 55.

⁶² [PEREIRA DA COSTA], op. cit., V1, pp. 309, SILVA PARANHOS, Notas In: SCHNEIDER, op.cit., pp. 62-68, BORMANN, op. cit., pp. 238-275.

⁶³ MOTA, op. cit, p. 54. Acreditamos que escolha de Buenos Aires, e não Montevideú, teve relação em postar-se imediatamente na foz do Rio Paraná, via de acesso primordial ao Paraguai, para maior vigilância.

⁶⁴ MOTA, op. cit, p. 62.

- ⁶⁵ ANTUNES, Euzébio José. *Memórias das Campanhas contra o Estado Oriental do Uruguai e a República do Paraguai durante o Comando do Almirante Visconde de Tamandaré*. [1. ed.], Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha: 2007, pp. 61-66. FRAGOSO, op. cit., V2, p. 18.
- ⁶⁶ Ainda assim fora comprado um depósito de carvão em Corrientes. Ver ANTUNES, op. cit., p. 71.
- ⁶⁷ ANTUNES, op. cit., p. 71. FONCECA, Ignacio Joaquim da. *A Batalha do Riachuelo*. [1. ed.], Rio de Janeiro: Typ. e lith. a vapor encadernação e livreria Lombaerts & comp., 1883, p. 5, indicou o dia 10 como o dia da partida.
- ⁶⁸ FONCECA, op. cit, p. 5. [PEREIRA DA COSTA], op. cit., V2, p. 112, escreveu que os navios não saíram simultaneamente, mas em dois grupos, espaçados de alguns dias, mas sem fazer referência ao *Peperi-Assu*.
- ⁶⁹ [PEREIRA DA COSTA], op. cit., V2, pp. 115-116. DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva. *Maldita guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. [1. ed.], São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 136.
- ⁷⁰ DORATIOTO, op. cit., pp. 132 e 138, ANTUNES, op. cit., p. 97.
- ⁷¹ FONCECA, op. cit, p. 6, ANTUNES, op. cit, pp. 84 e 101. DORATIOTO, op. cit., p. 140, equivocou-se ao escrever que eram "apenas mil homens".
- ⁷² FONCECA, op. cit, p. 5, CORRÊA-MARTINS, Francisco José. Golpe de mano en Corrientes (25-26 de mayo de 1865): La participación brasileira en la primera victoria argentina en la Guerra da Tríplice Aliança. In: *Cuarto Encuentro Internacional de Historia sobre las operaciones bélicas de la Guerra de la Triple Alianza*, 2012, Corrientes.
- ⁷³ [PEREIRA DA COSTA], op. cit., V2, pp. 113.
- ⁷⁴ ANTUNES, op. cit., p. 84. Grifos nossos.
- ⁷⁵ ANTUNES, op. cit., pp. 84-102, [PEREIRA DA COSTA], op. cit., V2, p. 119. FONCECA, op. cit., p. 6, equivocou-se ao dizer que Barroso os encontrou em Bella Vista.
- ⁷⁶ NOGUEIRA DA GAMA, Edina Laura Costa. Correspondências entre os Almirantes Barroso e Tamandaré no limiar da Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai. *Navigator*: Rio de Janeiro, Departamento de Publicações e Divulgação, V3, n.º 5, pp. 95-96 e 97, 2007.
- ⁷⁷ ANTUNES, op. cit., 103-104, FONCECA, op. cit., p. 6.
- ⁷⁸ FRAGOSO, op. cit., V2, p. 71.
- ⁷⁹ FRAGOSO, op. cit., V2, p. 71.
- ⁸⁰ FONCECA, op. cit., p. 7. E não como escreveu DORATIOTO, op. cit., p. 141, "simbolizando a aliança".
- ⁸¹ Especialmente a Itajaí e a Belmonte. FRAGOSO, op. cit., V2, p. 74.
- ⁸² E não de uma só vez como escreveu DORATIOTO, op. cit., p.141. Aliás, cerca de 400 soldados brasileiros foram os que participaram do combate CORRÊA-MARTINS, op. cit., 2012.
- ⁸³ ANTUNES, op. cit., 102-105, FONCECA, op. cit., p. 7, [PEREIRA DA COSTA], op. cit., V2, pp. 119-121, CORRÊA-MARTINS, op. cit., 2012. Não encontramos registro de baixas relativas à força naval.
- ⁸⁴ PAUNERO, Wenceslau. Carta de 26 de maio de 1865 para el Ministro de Guerra y Marina de la República, general don Juan A. Gelly y Obes. In: GARMENDIA, Jose Ignacio. *Recuerdos de la Guerra del Paraguay: Campaña de Corrientes y de Río Grande*. 1. ed., Buenos Aires: Imprenta, Litografía y Encadernación de J. Peuser, 1904, p. 642. Tradução nossa.
- ⁸⁵ ANTUNES, op. cit., pp. 106 e 110.
- ⁸⁶ FONCECA, op. cit., pp. 9-10, ANTUNES, op. cit., 110-111.
- ⁸⁷ CARDOZO, Efraím, *Vísperas de la Guerra del Paraguay*, 1 ed, Buenos Aires: Librería El Ateneo, [1954], p. 76. Tradução nossa.
- ⁸⁸ DORATIOTO, op. cit., p. 138.

Engenharia Civil no Brasil Oitocentista: Discussões tecnológicas acerca da Guerra do Paraguai na Revista do Instituto Politécnico Brasileiro*

Civil engineering in nineteenth-century Brazil:
technological Discussion about the Paraguayan War
in the Journal of the Instituto Politécnico Brasileiro

Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro Marinho

Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense. Pesquisador titular da Coordenação de História da Ciência do Museu de Astronomia e Ciências Afins e professor do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

Laura Roberta Fontana

Mestre em História Social pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro e pesquisadora pelo Programa de Capacitação Institucional no Museu de Astronomia e Ciências Afins – Rio de Janeiro.

RESUMO

Este artigo tem como objetivo refletir acerca da distinção entre a Engenharia Militar e a Engenharia Civil no Brasil Oitocentista, a partir da criação da Escola Central no Rio de Janeiro e do Instituto Politécnico Brasileiro (IPB), sendo este um espaço fundamental para discussão tecnológica acerca da Guerra do Paraguai. Trabalharemos de forma mais específica com uma das memórias publicadas na *Revista do Instituto Politécnico Brasileiro*, que objetivou apresentar a utilização de torpedos pelo Paraguai durante a guerra e de que maneira essas “máquinas infernais submarinas” foram um desafio para a força naval brasileira. Pretendemos as-

ABSTRACT

This article aims to reflect on the distinction between the Military Engineering and Civil Engineering in nineteenth-century Brazil, from the creation of the Central School in Rio de Janeiro and the Brazilian Polytechnic Institute, which is a fundamental space for technological discussion about the War Paraguay. We will work more specifically with one of the memories published in the Journal of the Brazilian Polytechnic Institute, which aims to present the use of torpedoes by Paraguay during the war and how these “submarine infernal machines” were a challenge for the Brazilian naval force. We intend to show how the IPB was a key space

* Artigo recebido em 04 de outubro de 2015 e aprovado para publicação em 19 de outubro de 2015.

sim mostrar como o IPB foi um espaço fundamental não apenas para a profissionalização da Engenharia Civil no Brasil, mas também para os debates tecnológicos do período, e como a experiência na Guerra do Paraguai estava presente nessas discussões.

PALAVRAS-CHAVE: Guerra do Paraguai; Engenharia Civil Oitocentista; Instituto Politécnico Brasileiro

not just for the professionalization of Civil Engineering in Brazil, but also to technological debates of the period, and as experience in the Paraguayan War was present in these debates.

KEYWORDS: Paraguayan War; Civil Engineering in nineteenth-century; Instituto Politécnico Brasileiro

A ENGENHARIA NO BRASIL

Desde o início da colonização brasileira, os engenheiros exerceram papel fundamental no país. Primeiro na construção de fortificações e, posteriormente, na delimitação do território, planejamento das cidades e lecionando nas Aulas de Fortificação da Bahia e, principalmente, do Rio de Janeiro, a partir de 1699¹.

As grandes distâncias percorridas pelas expedições da engenharia portuguesa, através de regiões agrestes e completamente desconhecidas, tinham apoio nas fortificações existentes que, segundo seus próprios relatos, significavam “os únicos pontos de civilização”, que, pouco a pouco, eram construídos na costa brasileira, mediante recursos trazidos do ultramar.

Dentro desse contexto, as Aulas de Fortificação foram instituídas como as primeiras instituições de ensino leigo que existiram no Brasil. Os dirigentes da colônia reclamavam “com insistência a remessa de engenheiros e a necessidade de abrir Aulas para o ensino da Engenharia entre candidatos selecionados no local”².

A partir dessas demandas, foi criada, em 17 de dezembro de 1792³, a Real Academia da Artilharia, Fortificação e Desenho da Cidade do Rio de Janeiro. Os programas dessas “aulas”, como aponta Roberta Marx Delson, recebiam a “atenção direta e o apoio não só do governo metropolitano, mas os homens nascidos no Brasil e formados por estes programas tornavam-se muitas vezes administradores dirigentes dentro da colônia e noutros lugares do reino português...”⁴.

No entanto, a formação da Engenharia no Brasil tem início e firma-se com a fundação da Academia Real Militar. A Escola seguia o modelo Ilustrado e sua direção estava

a cargo de uma junta colegiada que, em determinada época, foi formada por todos os seus professores. Em 1823, foi aberta para alunos paisanos, ou seja, alunos que quisessem ser engenheiros civis sem qualquer comprometimento com a formação militar.

A Academia Real Militar⁵, concebida por D. Rodrigo de Souza Coutinho⁶, começou a funcionar em abril de 1811. Estabelecendo um curso regular de ciências e de observação, essa instituição também passou a oferecer cursos de outras ciências que tivessem aplicação aos estudos militares e práticos, com o intuito de contribuir para a formação de oficiais mais capacitados. Não era só um local para a formação de oficiais para o Exército, mas também uma instituição de ensino de Engenharia, tendo em vista as necessidades dos grupos dirigentes face ao novo contexto político da colônia, que se tornara sede do Governo Real Português no Brasil.

O currículo da Academia foi definido pelo próprio conde de Linhares e tinha como objetivo “formar hábeis oficiais de artilharia e engenharia [...] engenheiros geógrafos e topógrafos, que possam também ter o útil emprego de dirigir objetos administrativos de minas, caminhos, portos, canais, pontes e calçadas”⁷. Tais demandas consistiam, basicamente, na criação de estradas, pontes e portos, além da segurança militar propriamente dita. A intenção do governo era ampla:

... de maneira que, de meus Cursos de estudos se formem hábeis Oficiais de Artilharia, Engenharia, e ainda mesmo Oficiais da Classe de Engenheiros Geógrafos e Topógrafos, que possam ter o útil emprego de dirigir objetos administrativos de Minas, de Ca-

minhos, Portos, Canais, Pontes, Fontes, e Calçadas; Hei por bem, que na Minha atual Corte e Cidade do Rio de Janeiro, se estabeleça uma Academia Real Militar, para um curso completo de ciências Matemáticas, de Ciências de Observação, quais a Física, Química, Mineralogia, Metalurgia, e História Natural, que compreenderá o Reino Vegetal e Animal, e das Ciências Militares em toda a sua extensão, tanto de Tática como de Fortificação e Artilharia.⁸

Houve sérias resistências à instalação da Real Academia Militar no Brasil, devido aos riscos que poderiam representar à supremacia portuguesa. No entanto, a escola ganhou vulto e sofreu forte influência da Ilustração por meio da política educacional implementada pelo Marquês de Pombal, que reformou os estatutos da Universidade de Coimbra em 1772, incluindo nos currículos o ensino das ciências exatas e naturais. O Estatuto da Academia determinava que os alunos destinados à Infantaria e à Cavalaria estudassem até o quinto ano⁹. Apenas os alunos de Artilharia e Engenharia faziam o curso completo. Estas duas últimas eram consideradas “técnicas” ou “científicas”, pois exigiam conhecimentos mais específicos.

Já no Império, a Lei de 15 de novembro de 1831 autorizou a reforma dos sistemas de estudos da Academia Real Militar e propôs a anexação da Academia de Guardas-Marinha. O que foi feito em 9 de março de 1832, passando a ser chamada de Academia Militar e de Marinha. Os cursos ali ministrados eram de matemática, militar, de pontes e calçadas, bem como de construção naval. Em 1834, foi restabelecida a Academia dos Guardas-Marinha, pois segundo o relatório do Ministro da Marinha, “a reforma não surtiu o efeito que dela se esperava; e a Academia dos Guardas-Marinha foi, sem dúvida, a que mais inconveniente encontrara”¹⁰. Conforme lembrou Christiano B. Ottoni,

Não era vocação o que nos levava para a carreira da Marinha: seguimo-la, *por ser a mais barata*, aliás escolhida por meu pai sem audiência nossa. D. Pedro I em-

penhado em criar oficialidade de mar, que não tinha, mandava abonar rs. 12\$000 mensais a quem se matriculava, dependente o pagamento do atestado de frequência e aproveitamento. O posto de Aspirante (cadete), até ali reservado aos fidalgos, foi garantido a todo o estudante que obtivesse uma aprovação plena, e o Aspirante aprovado em qualquer ano era promovido a Guarda-Marinha.¹¹

A Academia dos Guardas-Marinha voltou a funcionar nas dependências do Mosteiro de São Bento, onde permaneceu por seis anos, até que foi instalada a bordo da nau *Pedro II*. Dali transferiu-se para um prédio localizado no cais da Prainha, quando, mais uma vez, em 1867, funcionou a bordo de um navio de guerra, a fragata *Constituição*. Só em 1882 a escola foi transferida para o Arsenal da Marinha. O Arsenal foi fundado em 1763, mas somente tomou impulso na década de 40 do século XIX¹².

Em 1839, a Academia Real Militar passou a ser chamada Escola Militar da Corte. Com essa reforma, o curso de pontes e calçadas foi abolido e o ensino voltou a ter uma característica militar. O Decreto¹³ que aprovou o novo estatuto instituía uma comissão que, segundo consta do documento, organizara “os necessários regulamentos, servindo-lhe de norma os que se acham presentemente em vigor na Escola Politécnica e na Aplicação de Metz, em França, em tudo que for adaptável ao plano de estudos”¹⁴.

A partir dessa reforma, os alunos eram distribuídos em duas companhias: uma para infantaria e cavalaria, e a outra para artilharia e engenharia¹⁵.

Por volta de 1850, eram cerca de 300 os alunos matriculados na Escola. Em sua maioria, procedentes do Rio de Janeiro. Segundo Jehovah Motta, “não se tratava de gente rica [eram] filhos de militares, de modestos funcionários, de pequenos comerciantes e pequenos proprietários. Ela não era a solução, nem atrativo, para os filhos de senhores de terra e de escravos, nem para os filhos da cúpula burocrática”¹⁶. Ainda nesse sentido, destaca Maria Alice Rezende de Carvalho:

... dois tipos de jovens passaram a afluir os bancos da Escola Militar: os que, como Taunay, haviam sido empurrados pela ideologia familiar do heroísmo da carreira, e os que, como os Rebouças ou os Ottoni, partiam de um cálculo realista das suas possibilidades de profissionalização e de inscrição social e encontravam no Exército um ambiente institucional que se renovava, tendo como meta o aperfeiçoamento dos seus órgãos fundamentais, mas, sobretudo, a ampliação e a diversificação do ensino destinado à formação de oficiais.¹⁷

Em março de 1842, apesar de ter sido instituído o curso de Engenharia Civil, o ensino da Escola Militar da Corte não era satisfatório, pois ainda permanecia insuficiente a quantidade de engenheiros civis formados face à demanda de grandes obras. Havia uma verdadeira campanha para a criação de um curso exclusivamente civil. André Rebouças, por exemplo, não se identificou com a formação militar recebida na escola. Como destaca Sydney dos Santos, “houve mesmo uma manifestação precoce do antimilitarismo, que nele irá explodir mais tarde, na tentativa de passar para a Academia de Marinha”¹⁸.

Os militares achavam que a escola não formava adequadamente militares e os paisanos não queriam passar pela rigidez da formação militar. Em suas memórias, o Visconde de Taunay, reforçando a opinião geral, lembrou que “ficou resolvido que me matricularia na Escola chamada, então, Militar, externato em que se preparavam para a engenharia civil e militar, promiscuamente paisanos e militares”¹⁹.

Pedro de Alcântara Bellegarde, futuro fundador e presidente do Instituto Politécnico Brasileiro, juntamente com o então Marquês de Caxias insistiram em seus relatórios na ideia de separar o ensino militar do civil, na criação de cursos específicos à formação do engenheiro civil e na mudança do nome da escola. O General Polidoro, citado por Motta, afirmava, em 1858, que “a dependência em que a instrução deste estabelecimento está nas doutrinas matemáticas que têm que ser estudadas na Escola

Central e, por consequência, interrupção que há no internato de alunos desta Escola de Aplicação, é um grande embaraço para as doutrinas práticas”²⁰.

A ESCOLA CENTRAL E A ENGENHARIA CIVIL

O Ministro da Guerra, Jerônimo Francisco Coelho, em relatório datado de 1858, assinalava que

... a distinção da Engenharia Civil da Engenharia Militar, em cursos diversos, desfez o grande inconveniente que resultou da acumulação dessas duas espécies em um só indivíduo, que de ordinário era militar, e que por esse modo ficava sendo engenheiro enciclopédico, mal podendo habilitar-se com perfeição nas doutrinas, aliás vastas, difíceis e variadas, destes ramos da ciência do engenheiro, tão distintos e de tão diversas aplicações.²¹

Assim, o Decreto de 1º de março de 1858 fez a distinção²², de modo a estabelecer que a Escola Militar da Corte fosse chamada de Escola Central e a Escola de Aplicação do Exército fosse denominada Escola Militar e Aplicação do Exército²³. A Escola Central foi destinada ao ensino das matemáticas e Ciências Físicas e Naturais, como também às doutrinas próprias da Engenharia Civil²⁴.

A Escola Central, que ficava no Largo de São Francisco, guardava semelhanças com a *École Centrale des Arts et Manufactures de Paris*, criada em 1828 e que formava engenheiros civis e dirigentes industriais. A referência francesa não era privilégio do Brasil, visto que as escolas francesas, originárias de meados do século XVIII, nortearam a formação da maioria das Escolas de Engenharia também na Europa²⁵.

A Escola Central estava, segundo os estatutos, submetida ao regime militar e subordinada ao Ministério da Guerra, onde “professores e alunos eram obrigados a frequentar fardados”²⁶. Para José Maria da Silva Paranhos, futuro Visconde do Rio Branco, a Escola Central deveria “fornecer pessoas

habilitadas para os estabelecimentos industriais e agrícolas, deve dar engenheiros civis à administração pública”²⁷.

A Escola Central foi bastante procurada. As matrículas para o Curso de Engenharia aumentavam na mesma proporção em que a profissão se fazia cada vez mais necessária para levar à frente as obras públicas que os dirigentes imperiais consideravam prioritárias. Crescia o mercado de trabalho para os engenheiros e, sobre isso, Pedro de Alcântara Bellegarde escreveu em seu relatório de Diretor da Escola: “... este estabelecimento vai em crescente importância e, depois que se tem vulgarizado a ideia de que a profissão de engenheiro civil é vantajosa, cresce o número de alunos paisanos”²⁸.

O estatuto da Escola Central, mesmo após algumas reformas, preservava todas as características de uma instituição militar. Os artigos que tratam da regência das várias cadeiras e aulas da Escola referem-se à existência de “11 lentes, 10 repetidores, 3 professores de desenho e 3 adjuntos e [...] mestres de esgrima, equitação, ginástica, instrutor de infantaria até manobras de batalhão”²⁹. A chefia da Escola estava a cargo de um comandante nomeado pelo governo. Os alunos ficaram sujeitos a penas correccionais que podiam ser de “prisão por quinze dias, ou no dormitório ou na prisão comum, que para os alunos será estado-maior do corpo escolar, ou o dos corpos da guarnição da corte, ou em alguma fortaleza”³⁰. A adequação do currículo foi feita à medida que já não cabiam mais cursos com objetivos eminentemente militares³¹.

A falta de uma formação prática adequada aos trabalhos que deveriam ser desenvolvidos foi, muitas vezes, apontada, como o fez Louis Agassiz:

A Escola Central merece menção especial. Corresponde ao que entre nós se chama “*Scientific School*”, e em nenhuma outra parte do Brasil vi estabelecimento de ensino onde os métodos aperfeiçoados sejam tão altamente apreciados, tão generalizadamente adotados. Os cursos de Matemática, Química, Física e Ciências Naturais são longa e seriamente

feitos; porém, mesmo nesse estabelecimento, fiquei impressionado pela mesquinha dos meios de demonstração prática e experimental; os professores não me parecem haver compreendido suficientemente que as Ciências Físicas não se ensinam única e principalmente nos compêndios.³²

Apesar das inúmeras reformas nos estatutos da Escola, os alunos ainda se sentiam sem liberdade e o Visconde de Taunay registrou que “em fins desse ano de 1860 passou por nova reforma o estabelecimento, procurando o governo dar-lhe cunho mais militar e rigorista, havendo para tudo formaturas, chamadas e marchas, além de aulas de esgrima e ginástica e, sobretudo, enorme e ameaçador portão de ferro, sempre fechado”³³.

A CRIAÇÃO DO INSTITUTO POLITÉCNICO BRASILEIRO E A REVISTA DO IPB

O IPB foi criado, oficialmente, em 11 de setembro de 1862, em uma sala da Escola Central do Rio de Janeiro, apregoando, segundo o Artigo 1º de seus Estatutos, ter “por objeto o estudo e a difusão dos conhecimentos teóricos e práticos dos diferentes ramos de engenharia e das ciências e artes acessórias”³⁴. Em 17 de dezembro de 1862, o imperador, por intermédio do Marquês de Olinda, concedeu autorização para o exercício de suas atividades: “*Hei por bem conceder à mesma sociedade autorização para exercer suas funções e aprovar seus estatutos; ficando as alterações, que nele se fizerem, sujeitas à aprovação do governo*”³⁵.

O ano de fundação do IPB foi significativo devido à simultaneidade de iniciativas que apontavam para as potencialidades da atuação profissional dos engenheiros. Em 1862, por exemplo, o Brasil participaria, pela primeira vez, de uma *Exposição Universal*, realizada em Londres. No mesmo ano, era firmado, pelo governo imperial, contrato com *The Rio de Janeiro Gás Company*, empresa criada pelo Barão de Mauá para o fornecimento de gás de iluminação para a capital do Império. No ano de 1862, foi também erigido o Corpo de Engenheiros Civis junto ao Ministério das Obras Públicas³⁶ ou, conforme denominação de época, a Secre-

taria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Imersos nesse contexto, os intelectuais-engenheiros que integravam o IPB lançavam “manifestos” nas introduções de seu principal veículo de divulgação, a *Revista do IPB*. Ali expressavam “previsões”³⁷ do que deveria ser o início da construção da sua inserção profissional, tendo aquela associação como centro convergente de diplomados no âmbito da engenharia. No número de estreia, a apresentação da *Revista* afirmava que

... com o presente número a publicação da Revista do Instituto Politécnico, satisfazendo assim a um compromisso desde muito reclamado pela necessidade de terem a maior publicidade os resultados das lucubrações de nossos consórcios sobre os variados conhecimentos matemáticos com aplicação à [sic] todos ramos da engenharia, objeto especial do Instituto, procurando sempre fazer convergir as vistas do país para os seus reais elementos de prosperidade, os melhoramentos materiais. Para o bom êxito de tal empresa contamos com o estudo aturado, com a boa vontade nunca desmentida dos nossos consócios, dados seguros esses pelos quais os artigos da Revista atingirão o grau de importância e interesse que deve inspirar uma publicação que tem por fim objeto de tão transcendente e imediata utilidade para o país.³⁸

Na ata da sessão de 7 de maio de 1867, Buarque de Macedo relatou que “a publicação da Revista era assunto que devia interessar seriamente a todos os seus colegas; que os créditos do Instituto se firmarão fora do seu grêmio, quer no país, quer no estrangeiro, pelos trabalhos inseridos na Revista”³⁹.

Era também na *Revista* que os engenheiros expressavam as suas “apostas” no país e nas atividades profissionais ligadas à Engenharia:

E com efeito, o Brasil, como todas as nações que se esforçam por atingir os máximos benefícios

que pode produzir uma civilização adiantada, acha-se, como elas, animado do espírito que determina o grau de instrução exigido para conseguir-se semelhante desideratum; espírito que, cumpre confessá-lo, preside e dirige, na fase atual por que passa o nosso mundo, à [sic] toda humanidade, simbolizado pelo progresso moral, intelectual e material; progresso que se manifesta nos cometimentos gigantescos relativos às reformas sociais, às construções colossais modernas, verdadeiras maravilhas e imorredouras páginas históricas, que revelarão à posteridade o estado e os progressos das ciências e conhecimentos humanos na época em que vivemos, como são hoje para nós as das eras que conservou e transmitiu-nos a história de pirâmides do Egito, colosso de Rhodes, cidade e jardins aéreos de Babilônia, etc., etc.; julgadas então, como ainda hoje, a expressão vivida das faculdades do homem, e soberbos padrões de glória do saber da humanidade nas ínvias épocas quase perdidas hoje nas dobras do caliginoso véu do tempo. Incontestavelmente é a ciência do engenheiro uma das primeiras alavancas, e sempre o fulcro, de tais desenvolvimentos materiais.⁴⁰

O IPB teve existência relativamente longa (cerca de 60 anos), fato relevante se for levada em consideração a breve existência de outras associações com características semelhantes surgidas entre 1820 e 1860⁴¹. Até a década de 1880, o Instituto abrigou aproximadamente 500 sócios, promovendo a discussão dos mais variados temas e trabalhos⁴² junto a diversas áreas ligadas às atividades profissionais da Engenharia. Todas as suas reuniões ocorriam em salas cedidas pela Direção da Escola Central, em acordo com a solicitação feita do presidente da agremiação ao governo imperial para esse fim⁴³. Os encontros aconteciam sempre às “*quintas-feiras das 6 1/2 às 8 horas da noite*”⁴⁴.

Já na fundação da agremiação, propôs-se o intercâmbio com instituições afins de âmbito internacional, que se daria não ape-

nas pela constante permuta de publicações específicas, mas também pela troca de correspondências, visitas e viagens, títulos honorários e participação de comissões do IPB junto a eventos internacionais. Além disso, a instituição exerceu influência nas decisões de natureza técnica no Império e naquelas relacionadas à construção de portos, ferrovias, distribuição de águas e saneamento. Os engenheiros do setor de “Obras Públicas” do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas valeram-se do Instituto, em diversos momentos, na maioria das vezes para defender certas medidas de conotação técnica.

A associação teve significativa relevância, a julgar, dentre outros fatores, pela afluência de destacados agentes sociais às suas reuniões periódicas ao longo de toda a segunda metade do século XIX. Igualmente significativo é o elenco de presidentes que, em alguns casos, estiveram à frente do IPB por várias décadas: além dos já citados, acrescentamos Ignácio da Cunha Galvão e José Maria da Silva Paranhos (Visconde de Rio Branco), que estiveram vinculados diretamente ao bloco histórico imperial-escravista por intermédio da figura de Gastão de Orleans, o Conde d' Eu, e pelo próprio Imperador, posto que o primeiro foi presidente da agremiação até o final do Império, e o segundo frequentava regularmente as reuniões da associação, tendo, inclusive, após o golpe republicano, recebido a deferência de “*presidente honorário*”⁴⁵.

O conteúdo da coleção da *Revista do Instituto Politécnico Brasileiro*, que se constitui na principal fonte de pesquisa, haja vista ter sido o primeiro periódico de uma associação de engenheiros do Brasil, se constituía de atas das reuniões e por um conjunto de *memórias*⁴⁶. Algumas biografias foram utilizadas como contraponto às versões “oficiais” contidas nas atas, numa tentativa de “humanizar” e de perceber aquilo que não estava dito nos documentos oficiais da instituição.

RELAÇÕES ENTRE O IPB E A GUERRA DO PARAGUAI

No plano externo, a política externa do governo imperial dirigia-se para os países europeus onde residiam as fontes dos em-

préstimos com os quais eram compensados os déficits orçamentários estatais. Ao mesmo tempo, parte considerável das preocupações da ação diplomática do Império voltava-se para a consolidação e legitimação do seu espaço territorial, procurando, mesmo depois da década de 1850, definir suas linhas de fronteira.

No início da Guerra do Paraguai, o Brasil resolvera os conflitos internos regionais que acabaram por converter-se na implementação de um poder centralizado. Essa centralização disponibilizou recursos materiais e humanos. Grande parte da historiografia sobre o século XIX no Brasil aceita que a Guerra do Paraguai foi um dos elementos que marcou o processo de fim da sociedade escravista:

A guerra do Paraguai foi o conflito em larga escala de maior duração no continente americano, superando inclusive a guerra de Secessão nos Estados Unidos. Teve a duração total de quase seis anos, estendendo-se de 11 de novembro de 1864 (tomada do vapor Marquês de Olinda pelos paraguaios) a 1 de março de 1870 (morte de López, em Cerro Corá).⁴⁷

Segundo Salles, todo o aparato mobilizado pelo governo brasileiro na região do Prata demonstrava a capacidade de mobilização e, portanto, de elaboração de um projeto político hegemônico frente às questões externas de interesse das frações hegemônicas. Entretanto, mesmo vitorioso no conflito, a visibilidade dos limites do escravismo brasileiro tornara-se evidente: “O Estado imperial foi abalado em sua própria organização interna no que diz respeito à sua capacidade de dispor de um aparato militar de base nacional sem que extrapolasse os limites do escravismo dominante nas relações sociais”⁴⁸. Ao mesmo tempo, à Guerra do Paraguai deve ser reservado um espaço considerável quando se fala da prática profissional dos engenheiros brasileiros no século XIX. Afinal, como afirmou Motta, a Guerra “desabou sobre o país” e os engenheiros foram figuras essenciais nesse processo. Primeiro, porque o IPB quase acabou com a ausência de seus principais quadros. Segundo, porque as Escolas Militar

e Central foram fechadas. O efetivo das duas Escolas – comandante, instrutores, alunos e o corpo de engenheiros – foi transferido para as regiões em conflito. Na Escola da Praia Vermelha, só o curso preparatório funcionou e, na do Largo de São Francisco, só alunos paisanos ali permaneceram. Terceiro, porque foi o exercício dessa guerra que consolidou a separação do ensino e da prática da Engenharia. Até 1865, os engenheiros militares estavam mais voltados para ações que visavam ao esquadrinhamento da nação do que para trabalhos com objetivos especificamente militares. A Guerra do Paraguai exigiu desses engenheiros conhecimentos e técnicas para usos bélicos, tais como a construção, no Arsenal de Marinha, de uma esquadra fluvial moderna, que acabou fazendo a diferença na conclusão do conflito. Quarto, porque, após a Guerra, as instituições brasileiras não seriam mais as mesmas e uma crise interna, de grandes proporções, fez emergir uma série de novos personagens no cenário político e econômico, que ameaçavam a ordem até então constituída⁴⁹.

Nas memórias da Revista do Instituto Politécnico Brasileiro, a Guerra do Paraguai foi tema importante. Um dos exemplos foi a memória apresentada acerca dos torpedos utilizados na Guerra, chamados de *máquinas infernais submarinas* por Luís Phillipe de Saldanha da Gama, primeiro-tenente da Armada Nacional Imperial, em setembro de 1869 (a apresentação da memória é nesta data a publicação na Revista, posterior). Na publicação, fica claro o objetivo de apontar a utilização de torpedos pela marinha paraguaia como um dos maiores e mais eminentes perigos vencidos pela esquadra brasileira. Afirma-se só possuírem até então dados vagos e imperfeitos acerca do sistema de construção e emprego de tais engenhos, o que o incentivou a execução de tal memória.

Em um primeiro momento é realizado por Saldanha um esboço histórico sobre o uso de torpedos. Como curiosidade, é colocado o fato do nome *torpedo* ser retirado de um peixe com o mesmo nome que tem a propriedade de dar um choque elétrico a todo animal que o toca enquanto vivo.

Após esse esboço histórico que se inicia desde 1585, com os primeiros espécimes

desses engenhos realizados por um italiano, Frederico Jambelli que os aplicou no sítio de Sanzara, o documento apresenta a sua segunda parte que trata especialmente da descrição dos torpedos paraguaios, preocupando-se sempre em afirmar que a superioridade marítima do Brasil sobre o Paraguai foi e sempre será incontestável. O combate naval do Riachuelo é apresentado como a confirmação de tal superioridade, convencendo os paraguaios da impossibilidade de resistir a força naval brasileira. Sendo assim, é apontado que, para impedir as esquadras brasileiras, a utilização de torpedos se tornou uma das formas de defesa do inimigo. Tais torpedos atacariam as novas máquinas encouraçadas abaixo da linha de flutuação e essas minas submarinas compensariam, até certo ponto, a deficiência naval do Paraguai apontada pelo documento.

Logo em seguida são descritos os modelos empregados, assim como a época de aparecimento de cada um, seus sistemas de instalação e uso, e as perdas causadas às esquadras brasileiras por esses engenhos de guerra – principalmente do encouraçado *Rio de Janeiro*, em Curuzu. Há toda uma discussão tecnológica acerca dos materiais utilizados assim como suas formas de funcionamento.

Vários planos são publicados, para facilitar a compreensão acerca do funcionamento das máquinas infernais submarinas.

O Plano 1 demonstra a construção de navios torpedos, ainda na parte no esboço histórico de Saldanha, utilizados pelos norte-americanos na Guerra de Secessão. Já os planos seguintes referem-se de forma específica aos torpedos paraguaios. O Plano 2 refere-se a um torpedo lançado contra os navios da divisão bloqueadora e que, em 15 para 16 de junho de 1866, acaba “caindo nas mãos” de Luiz Saldanha para análise, pois prendeu-se a um aparelho especial adaptado a proa de quase todos os navios da esquadra, no encouraçado *Bahia*.

O Plano 3 aparece no documento como uma tentativa de superar os insucessos da explosão automática e tornando o novo modelo mais dependente da vontade dos condutores. Assim sendo, para suprir os problemas relacionados à flutuação deste modelo, os paraguaios elaboraram um engenhoso

meio para a condução até a proa dos navios brasileiros. O torpedo era colocado sobre uma chalana, com algumas aberturas denominadas boeiros, fechadas por bujões de madeira. Um condutor embarcava nesta mesma chalana para dar-lhe direção, enquanto outro, mais afastado, conservava as direções com o fio, que ficava preso ao gatilho para causar a explosão. Quando o condutor conseguia chegar a uma distância na qual ele julgasse ideal, abria os boeiros e atirava-se a nado. Os condutores que se mantinham mais afastados, depois de receber um sinal, deixavam passar um tempo que fosse seguro para aquele que estava a nadar e puxavam o fio para gerar a explosão. Tais engenhos, segundo Saldanha, geravam grande risco aos paraguaios, além de serem visivelmente perceptíveis através dos vultos das chalanas, o que possibilitava o corte dos fios por escaleres rondantes. Mesmo assim, relata perdas brasileiras a partir do uso desse tipo de torpedo.

O Plano 4 trata-se do utilizado em Cuzuru, e é apontado como a causa da perda do encouraçado *Rio de Janeiro*. Já em Humaitá, os modelos empregados são demonstrados nos Planos 5, 6 e 7. O Plano 8 trata-se de um espécime encontrado nas oficinas do arsenal em Assumpção.

Como conclusão, a memória afirma que embora tais engenhos não tenham sido suficientes e nem os mais aperfeiçoa-

dos tipos em voga no período demonstraram os perigos que pairavam sobre a esquadra brasileira.

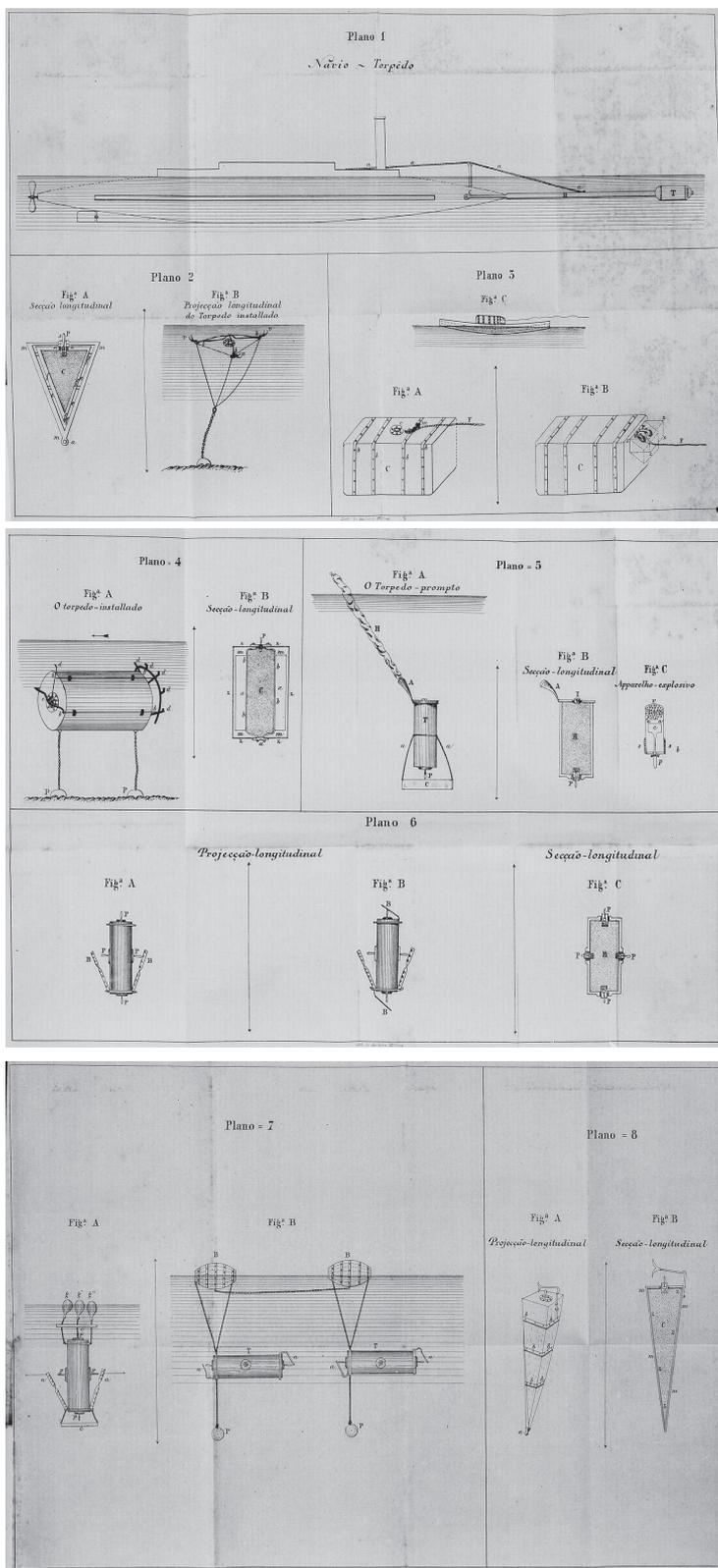
Por fim, o documento conclui:

Em todo tempo os brasileiros se recordarão com profunda tristeza das catastrophes do encouraçado Rio de Janeiro e do escaler do vapor Ypiranga, e interrogarão qual a causa dos desastres que roubaram tantos filhos prestimosos a nossa pátria? Envidamos os nossos esforços para corresponder previamente a esse desejo e se a narração feita e a descrição desenvolvida, satisfizerem-no plenamente, estará alcançado o objeto desta memória.⁵⁰

Esse é apenas um dos muitos exemplos de discussões acerca da Guerra presente na Revista do IPB. Há comunicações de partidas, publicação de mapas de fases da Guerra, publicação de memórias diversas sobre o tema. Mas sem dúvida, as discussões acerca da tecnologia empregada são as que mais apontam para o IPB como um espaço fundamental desses debates no período e demonstram como os nascentes engenheiros civis no Brasil Oitocentista começam a se fortalecerem enquanto grupo de intelectuais estruturantes das discussões técnicas e tecnológicas nos momentos fundamentais para o Estado Brasileiro.



Imagem 1: Conde d'Eu e outros oficiais que participaram da Guerra do Paraguai. Visconde do Rio Branco a direita na foto. Biblioteca Nacional-RJ.



Imagens 2, 3 e 4: Planos de funcionamento de torpedos. GAMA, Luiz P. de Saldanha da. *Os torpedos na Guerra do Paraguay*. RIPB, Biblioteca Nacional-RJ. Edição do ano de 1874.

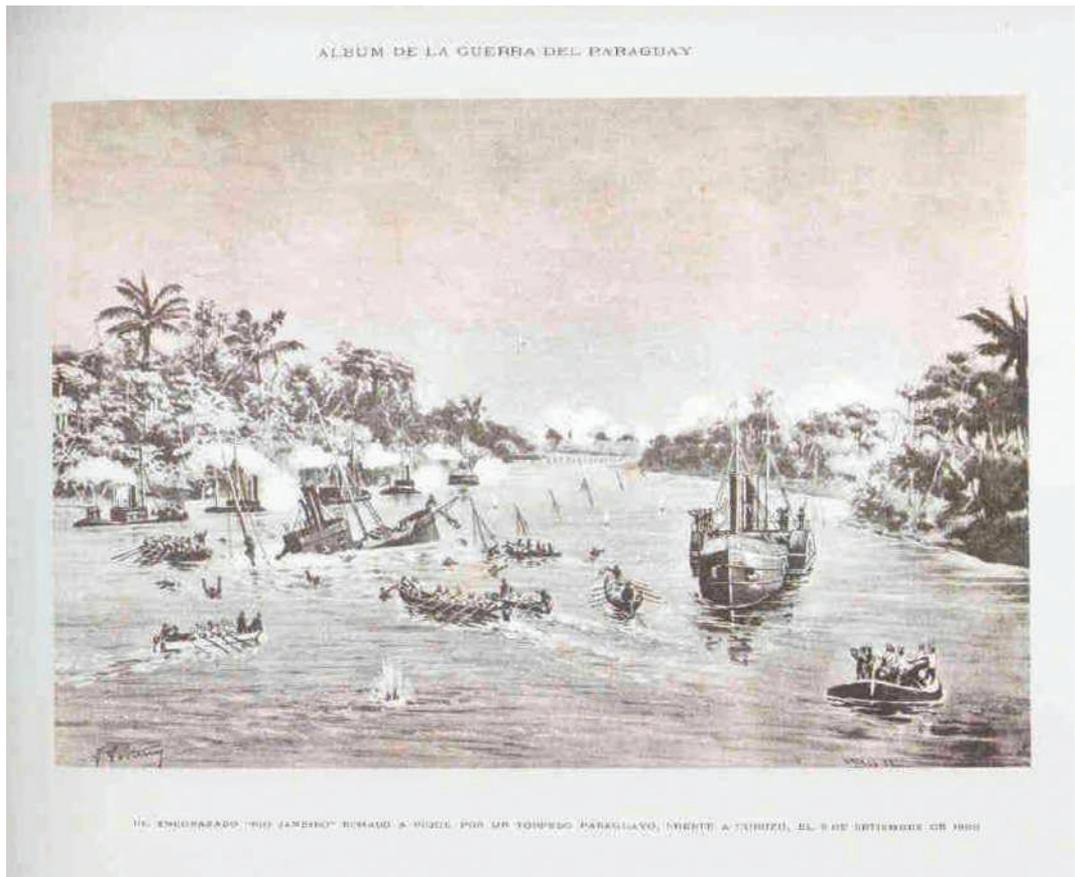


Imagem 5: El encorazado "Rio de Janeiro" echado a pique por un torpedo paraguayo, frente a Curuzu, el 8 de setiembre de 1866, por Fortuny.

BIBLIOGRAFIA E FONTES

AGASSIZ, Louis; AGASSIZ, Elisabeth Cary. *Viagem ao Brasil (1865-1866)*. Trad. João Etienne Filho. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975.

Anais do Seminário Internacional D. João VI: um rei aclamado na América. Editor Vera Lúcia Bottrel Tostes; Editor Executivo José Neves Bittencourt. Rio de Janeiro: MHN, 2000.

BRASIL. Decreto Nº 2.582 de 21 de abril de 1860. Coleção de Leis do Império do Brasil.

BRASIL. Decreto Nº 25 de 14 de janeiro de 1839. Coleção de Leis do Império do Brasil.

BRASIL. Decreto nº 2.882 de 25 de janeiro de 1862. Coleção de Leis do Império do Brasil.

BRASIL. Decreto nº 2.922 de 10 de maio de 1862. Criando um Corpo de engenheiros civis no serviço do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, e aprovando o respectivo Regulamento. Coleção de Leis do Império do Brasil.

BRASIL. Decreto nº 3.031 de 17 de dezembro de 1862. Coleção de Leis do Império do Brasil.

BRASIL. Ministério da Marinha. Serviço de Documentação Geral da Marinha. *Subsídios para história marítima do Brasil*. Vol. XTV. Rio de Janeiro, 1955.

BRITO, José do Nascimento. "História da Escola Nacional de Engenharia". *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, jun. 1958, nº 262.

CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *O quinto século; André Rebouças e a construção do Brasil*. Rio de Janeiro: Revan: IUPERJ-UCAM, 1998.

CASTRO, Francisco de Oliveira. "A Matemática no Brasil." In: AZEVEDO, Fernando de (org.). *As Ciências no Brasil*. Vol. 1. São Paulo: Melhoramentos, 1955.

CUNHA, Luiz Antônio. *A universidade temporã; o ensino superior da Colônia à Era de Vargas*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.

DELSON, Roberta Marx. "Para o entendimento da educação colonial: o papel das Academias Militares no Brasil Colônia". In: *Universo urbanístico português. 1415-1822*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.

DOMINGUES, Heloisa Maria. *Ciência: um caso de política*. As relações entre as ciências naturais e a agricultura no Brasil-Império. Tese de Doutorado. São Paulo, FFLCH-USP, 1995.

GAMA, Luiz P. de Saldanha da. *Os torpedos na Guerra do Paraguay*. RIPB, Biblioteca Nacional-RJ. Edição do ano de 1874.

GRAMSCI, Antonio. *Maquiavel, a política e o Estado moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.

IPB. *Ata da sessão de 11 de setembro de 1862*. 1874. RIPB, Tomo III.

IPB. *Ata da sessão de 7 de maio de 1867*. 1867. RIPB, Tomo I.



LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A utopia do poderoso império*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Ampliando o estado imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista, 1874-1888*. Tese (doutorado) — Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2008.

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Engenharia imperial; o Instituto Politécnico Brasileiro – 1862-1880*. Dissertação de Mestrado em História pelo PPGHF da Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF, 2002.

MOTTA, Jehovah. *Formação do oficial do Exército*. Rio de Janeiro: Cia. Bras. de Artes Gráficas, 1976.

OLIVEIRA, José Carlos de. *Ciências no Brasil Monárquico: 1820-1870*. Rio de Janeiro: Museu de Astronomia e Ciências Afins, 1987.

OLIVEIRA, José Carlos de. *Cultura científica no Brasil durante o governo de D. João (1808-1821)*. Tese de Doutorado em História pelo FFLCH da Universidade de São Paulo. São Paulo: USP, 1997.

OTTONI, Christiano Benedicto. *Autobiografia*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1983.

PARDAL, Paulo. *Brasil, 1792; início do ensino da Engenharia Civil e da Escola de Engenharia da UFRJ*. Rio de Janeiro: Construtora Norberto Odebrecht S.A. e CBPO, 1985.

PARDAL, Paulo. *Memórias da Escola Politécnica*. Rio de Janeiro: Xerox, 1984,

RIPB, Tomo I, julho de 1867.

SALLES, Ricardo. *A Guerra do Paraguai: escravidão e cidadania na formação do exército*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

SANTOS, Sydney M. G. dos. *André Rebouças e seu tempo*. Rio de Janeiro: s.e., 1985.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Dicionário da História da colonização portuguesa no Brasil*. Lisboa: Verbo, 1994.

SIMONSEN, Roberto C. *A engenharia e a indústria*. São Paulo: s.e., 1945.

TAUNAY, Alfredo D'Escragnole. *Memórias*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1960.

TELLES, Pedro Carlos da Silva Telles. *História da Engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: Clavero, 1994.



¹ ENGENHEIROS, In: SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Dicionário da História da colonização portuguesa no Brasil*. Lisboa: Verbo, 1994, p. 286.

² Idem, *ibidem*, p. 61.

³ Ver PARDAL, Paulo. *Brasil, 1792*; início do ensino da Engenharia Civil e da Escola de Engenharia da UFRJ. Rio de Janeiro: Construtora Norberto Odebrecht S.A. e CBPO, 1985, p. 61.

⁴ DELSON, Roberta Marx. "Para o entendimento da educação colonial: o papel das Academias Militares no Brasil Colônia". In: *Universo urbanístico português. 1415-1822*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1998, p. 234.

⁵ Sobre as instituições ligadas às atividades científicas no início do século XIX, ver OLIVEIRA, José Carlos de. *Cultura científica no Brasil durante o governo de D. João (1808-1821)*. Tese de Doutorado em História pelo FFLCH da Universidade de São Paulo. São Paulo: USP, 1997. Conferir também *Anais do Seminário Internacional D. João VI: um rei aclamado na América*. Editor Vera Lúcia Bottrel Tostes; Editor Executivo José Neves Bittencourt. Rio de Janeiro: MHN, 2000.

⁶ LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A utopia do poderoso império*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994, p.136.

⁷ CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *O quinto século*; André Rebouças e a construção do Brasil. Rio de Janeiro: Revan: IUPERJ-UCAM, 1998, p. 72.

⁸ Idem, *ibidem*, p. 9.

⁹ O primeiro currículo da Academia era o seguinte: Primeiro ano – aritmética, álgebra, geometria, trigonometria e desenho; segundo ano – álgebra, geometria analítica, cálculo diferencial e integral, geometria descritiva e desenho; terceiro ano – mecânica, balística e desenho; quarto ano – trigonometria esférica, física, astronomia, geodésica, geografia geral e desenho; quinto ano – tática, estratégia, fortificação de campanha e reconhecimento de terreno e química; sexto ano – fortificação regular e irregular, ataque e defesa de praças, arquitetura civil, estradas, portos e canais, mineralogia e desenho; sétimo ano – artilharia, minas e história natural (Cf. MOTTA, Jehovah. *Formação do oficial do Exército*. Rio de Janeiro: Cia. Bras. de Artes Gráficas, 1976, p.19).

¹⁰ BRASIL. Ministério da Marinha. Serviço de Documentação Geral da Marinha. *Subsídios para história marítima do Brasil*. vol. XIV. Rio de Janeiro, 1955, p. 72.

¹¹ Grifo dos autores. OTTONI, Christiano Benedicto. *Autobiografia*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1983, p. 25-26.

¹² Carlos Bracconot e Antonio Gomes de Mattos dirigiam as oficinas e Napoleão Level era diretor de Construções Navais, todos complementaram seus estudos na Europa e, após a volta ao Brasil, foram os principais responsáveis pelas transformações do Arsenal. Bracconot e Level participariam do Instituto Politécnico Brasileiro desde a sua fundação. Além disso, por meio de Level e Bracconot é que foram construídos, em tempo recorde, dois encouraçados para serem levados para a guerra contra o Paraguai, período auge do Arsenal (Cf. MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Engenharia imperial*; o Instituto Politécnico Brasileiro – 1862-1880. Dissertação de Mestrado em História pelo PPGH da Universidade Federal Fluminense. Niterói: UFF, 2002, anexos I, II e XXXI.) Para Pedro Carlos Telles, uma das grandes causas da "modernização do Arsenal da Corte foi justamente o fato de ter permanecido como principal centro de reparos navais, e não de construção propriamente, como era o Arsenal da Bahia; essa situação o seu reequipamento, devido à necessidade de reparar as máquinas e caldeiras dos novos navios de propulsão a vapor que vinham chegando" (TELLES, Pedro Carlos da Silva Telles. *História da Engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: Clavero, 1994, p. 296).

¹³ BRASIL. Decreto Nº 25 de 14 de janeiro de 1839. Coleção de Leis do Império do Brasil.

¹⁴ Apud MOTTA, Jehovah. Op. cit., p. 73. Cf. CASTRO, Francisco de Oliveira. "A Matemática no Brasil." In: AZEVEDO, Fernando de (org.). *As Ciências no Brasil*. vol. 1. São Paulo: Melhoramentos, 1955.

¹⁵ O curso de artilharia e engenharia tinha a duração de cinco anos e constava de um núcleo comum ao curso de infantaria e cavalaria e outro específico, cursado durante dois anos.

¹⁶ MOTTA, Jehovah. Op. cit., p. 81.

¹⁷ CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *O quinto século*; André Rebouças e a construção do Brasil. Rio de Janeiro: Revan: IUPERJ-UCAM, 1998, p. 83.

¹⁸ SANTOS, Sydney M. G. dos. *André Rebouças e seu tempo*. Rio de Janeiro: s.e., 1985, p. 30.

¹⁹ TAUNAY, Alfredo D'Escragnole. *Memórias*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1960, p. 69.

²⁰ MOTTA, Jehovah. Op. Cit., p. 138.

²¹ Apud TELLES, Pedro da Silva. Op. Cit., p.107.

²² Segundo Roberto Simonsen, desde cedo houve uma "íntima relação" entre a prática profissional da engenharia e a economia em geral. Nesse processo, a constituição do ensino profissional dos engenheiros vinha de uma primeira fase "essencialmente militar, justificada pelas necessidades da consolidação da posição internacional do Brasil no continente sul-americano e da manutenção da unidade da pátria, ameaçada por sucessivos movimentos revolucionários [...]. Pôde a escola, por volta de 1858, assumir o caráter acentuadamente civil, exatamente quando o país começou a experimentar os primeiros progressos na ordem econômica. O Vale do Paraíba alcançara a hegemonia econômica do país, graças à notável expansão da cultura do café." (SIMONSEN, Roberto C. *A engenharia e a indústria*. São Paulo: s.e., 1945, p. 14).

²³ BRITO, José do Nascimento. "História da Escola Nacional de Engenharia". *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, jun. 1958, nº 262, p. 67-68.

²⁴ Note-se que o qualificativo "civil", durante o século XIX, teve como função exclusiva a distinção da engenharia "militar". Em um rápido percurso etimológico, o termo "civil", já no início do século, passou a significar uma engenharia "geral", sem especialização definida e, na década de 1950, a engenharia civil era entendida como uma especialização em construção civil (Cf. CUNHA, Luiz Antônio. *A universidade temporã*; o ensino superior da Colônia à Era de Vargas. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980, p. 95).

²⁵ A *École des Ponts et Chaussées* é considerada a primeira escola formal de engenharia, organizada em Paris, em 1747, dois anos antes da primeira escola militar (*Génie*) de Mézières (Cf. PARDAL, Paulo. *Memórias da Escola Politécnica*. Rio de Janeiro: Xerox, 1984, p. 79-82).

²⁶ TELLES, Pedro da Silva. Op. cit., p. 107.

²⁷ PARANHOS apud por MOTTA, Jehovah. Op. cit., p. 157.

²⁸ BELLEGARDE apud idem, ibidem, p. 151 (Cf. nos Anexos: Colação de grau na Escola Politécnica 1874-1889). Nesse período, de um universo de 725 alunos diplomados, 467 optaram especificamente pela formação de engenheiros civis.

²⁹ BRASIL. Decreto Nº 2.582 de 21 de abril de 1860. Coleção de Leis do Império do Brasil.

³⁰ Ibidem, artigo 59.

³¹ O currículo da Escola Central ficou assim: Primeiro ano – Álgebra Elementar e Superior, Geometria, Trigonometria Retilínea e esférica, Desenho Linear e Topográfico e noções de Topografia; Segundo ano – Geometria Analítica, Teoria geral das projeções, Elementos do Cálculo Diferencial e Integral, Mecânica, Física experimental, Geometria descritiva; Terceiro ano – Cálculo Diferencial e Integral, Mecânica, Química Inorgânica e Desenho de máquinas; Quarto ano – Astronomia, Topografia e Geodésia, Botânica e Zoologia, Química Orgânica e Desenho Geográfico; Quinto ano – Mecânica Aplicada às construções, Arquitetura civil, Resistência de Materiais, Rios, canais e encanamentos, Navegação interior, Estradas, pontes, vias férreas e telégrafos, Mineralogia e Geologia, Desenho de Arquitetura; Sexto ano – Hidrodinâmica, vias férreas, motores e máquinas hidráulicas, rios e canais, encanamentos, poços artesianos, portos, barras e ancoradouros, Economia Política, Estatística, Direito Administrativo e Desenho de construções e de máquinas hidráulicas (Cf. MOTTA, Jehovah. Op. cit., p.158).

³² AGASSIZ, Louis; AGASSIZ, Elisabeth Cary. *Viagem ao Brasil (1865-1866)*. Trad. João Etienne Filho. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975, p. 291.

³³ CARVALHO, Maria Alice Rezende de. Op. cit., 1998, p. 72.

³⁴ BRASIL. Decreto nº 2.882 de 25 de janeiro de 1862. Coleção de Leis do Império do Brasil.

³⁵ BRASIL. Decreto nº 3.031 de 17 de dezembro de 1862. Coleção de Leis do Império do Brasil.

³⁶ BRASIL. Decreto nº 2.922 de 10 de maio de 1862. Criando um Corpo de engenheiros civis no serviço do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, e aprovando o respectivo Regulamento. Coleção de Leis do Império do Brasil.

³⁷ Neste caso, as previsões são desdobramentos do que aqueles agentes faziam ou queriam fazer. Gramsci alertou, certa vez, para o fato de que "quem prevê, na realidade, tem um 'programa' que quer ver triunfar, e a previsão é exatamente um elemento de tal triunfo", para mais adiante assinalar ser "claro que uma concepção do mundo está implícita em qualquer previsão" (GRAMSCI, Antonio. *Maquiavel, a política e o Estado moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968, p. 41-42).

³⁸ RIPB, Tomo I, julho de 1867.

³⁹ IPB. *Ata da sessão de 7 de maio de 1867*. 1867. RIPB, Tomo I, p.16.

⁴⁰ RIPB, Tomo II, 1868.

⁴¹ Como, por exemplo, a Sociedade Velosiana de Ciências Naturais, de 1850, e a Palestra Científica, de 1856 (Cf. OLIVEIRA, José Carlos de. *Ciências no Brasil Monárquico: 1820-1870*. Rio de Janeiro: Museu de Astronomia e Ciências Afins, 1987; DOMINGUES, Heloisa Maria. *Ciência: um caso de política*. As relações entre as ciências naturais e a agricultura no Brasil-Império. Tese de Doutorado. São Paulo, FFLCH-USP, 1995).

⁴² Vários temas foram abordados nas *Revistas* do IPB. No início, eram mais diversificados; após a guerra do Paraguai, há uma predominância de assuntos relativos à estrada de ferro. Alguns exemplos são: A. G. de Mattos, *Portas do dique imperial*; Napoleão Level, *Descrição das boias empregadas no dique imperial para colocação dos navios sobre os picadeiros*; Dr. G. R. Gabaglia, *Pesos e medidas*; Eng. Antonio Manoel de Melo, *Processo seguido da determinação dos pesos específicos das madeiras constantes das tabelas nºs 1 e 2*; Dr. Antonio Alves da Silva Sá, *Alguns dados práticos relativos à resistência dos materiais como a madeira e o ferro e a resistência das vigas do sistema americano*; Eng. André Rebouças, *Dados para orçamentos de obras hidráulicas, Ponte do Piracicaba – Caminho de Ferro de Campinas a São João do Rio Claro, Portos de comércio (Novos estudos durante a viagem à Europa e aos Estados Unidos em 1872 a 1873)*; Antonio Luiz von Hoonholtz, *Breve notícia sobre as fortificações paraguaias junto à Foz de Tebiquary*; Antonio Rebouças, *Construções (O Caminho de Ferro do Pacífico para a União dos Dois Oceanos)*; Henrique Hargreaves, *Breves considerações sobre portos de comércio e docas*; Luiz Saldanha da Gama, *Os torpedos na Guerra do Paraguai* (Cf. MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Engenharia Imperial: o Instituto Politécnico Brasileiro – 1862-1880*. Dissertação (Mestrado em História) – PPGH-UFF, Niterói, 2002).

⁴³ Cf. MOTTA, Jehovah. *Formação do oficial do exército*. Rio de Janeiro: Editora Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1976, p.173.

⁴⁴ IPB. *Ata da sessão de 11 de setembro de 1862*. 1874. RIPB, Tomo III, p. 52.

⁴⁵ O título de presidente honorário foi instituído em 1891, ao que tudo indica, aparecendo na relação da diretoria do IPB como "Presidente Honorário: Sr. D. Pedro d'Alcântara". A indicação do cargo sem o título de imperador deveu-se, certamente, à proibição, pelo governo republicano, do uso de símbolos imperiais. Mas, como se estivesse reafirmando sua "condição imperial", o IPB, em tempos republicanos, torná-lo-ia seu presidente honorário, perpetuado como "monarca sábio, amante do progresso", imperador do Brasil (RIPB, Tomo XXIII, Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger & Filhos, 1895, p.16; Cf. MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro, Op. cit.).

⁴⁶ "Dissertação sobre um assunto ou uma matéria de ciência, de erudição, para ser apresentada num congresso, a uma sociedade científica, artística, cultural". MEMÓRIAS. In: Houaiss Dicionário Eletrônico da Língua Portuguesa, v. 1. Para uma melhor leitura do texto, usamos em itálico as expressões de época.

⁴⁷ SALLES, Ricardo. *A Guerra do Paraguai: escravidão e cidadania na formação do exército*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990, p. 7.

⁴⁸ Idem, ibidem, p. 72-73.

⁴⁹ Cf. MOTTA, Jehovah. *Formação do oficial do exército*. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1976, p. 125-137.

⁵⁰ GAMA, Luiz P. de Saldanha da. *Os torpedos na Guerra do Paraguai*. RIPB, Biblioteca Nacional-RJ. Edição do ano de 1874.

A Guerra do Paraguai e seu *aftermath*: nucleação tecnológica na Marinha do Brasil*

The Paraguayan War and its aftermath: technological centers of the Brazilian Navy

Sylvio dos Santos Val

Professor de História, mestre e doutor em Ciência Política, PPGCP-UFF.

RESUMO

Este escrito pretende relacionar a expansão da Marinha durante a guerra do Paraguai como parte de um processo anterior, aprofundado pelo conflito, produzindo importantes mudanças institucionais na Força Naval no século XIX.

PALAVRAS-CHAVE: Arsenal de Marinha da Corte; Tecnologia; Marinha do Brasil

ABSTRACT

This paper intends to relate the Navy expansion thru the Paraguay War as part of prior process that was increased by the Paraguayan confront ongoing important institutional changes in that Force on XIX century.

KEYWORDS: Arsenal de Marinha da Corte; Technology; Brazilian Navy

INTRODUÇÃO

A primeira nucleação tecnológica experimentada pela Marinha nacional tem o Arsenal de Marinha da Corte (AMC) como núcleo e seu projeto chave o “fator belonave” (Martins Filho, 2010) centrado ao redor desenvolvimento do navio de propulsão híbrida, vela e vapor, na segunda metade do século XIX.

O Segundo Reinado (1841-1889), apesar de guardar com o período anterior verossimilhança na relativa ambiguidade de propósitos com o setor marítimo, acabou servindo a causa da expansão da indústria naval civil e militar. Havia duas agências distintas para os problemas do setor naval, a Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros (formulação de política marítima e normas regulatórias da atividade naval e comercial) e a Secretaria de Estado de Negócios da Marinha, de reorganização que tornou possível a nucleação a partir de novos projetos.

Contudo, a Secretaria de Estado de Negócios da Marinha nada poderia sem que se reorganizasse sua estrutura e sua unidade fabril principal, lizada na Corte. Esses dois movimentos e o impulso externo das guerras, em especial a Guerra da Tríplice Aliança contra

* Artigo recebido em 20 de abril de 2015 e aprovado para publicação em 12 de junho de 2015.

o caudilho do Paraguai, foram capitais para transportar a força naval colonial para o outro patamar que até os dias presentes ainda não se reeditou.

A NOVA MARINHA

Na organização do Estado Imperial, várias pastas foram modificadas, e a Marinha carecia de atenção especial. Em 1833, ainda no período Regencial, o Ministro da Marinha, Rodrigues Torres, alertara à Câmara que a Armada nacional só podia contar “infelizmente [com] alguns poucos [e] pequenos vasos desarmados (...)”.¹

Para tentar sanar parte dessas dificuldades, foi instituída a Diretoria das Construções Navais (DCN) da Secretaria dos Negócios da Marinha, lotada no incipiente Arsenal do Rio de Janeiro. Sua função era fomentar e coordenar a estrutura fabril no arsenal e dos estaleiros do entorno, através de subsídios e contratação de mão de obra; não se limitando à construção de navios. Apesar da estrutura do Arsenal ser modesta, tornou-se a primeira organização para produção de tecnologia e materiais para construção e manutenção dos navios militares. Entretanto, suas atividades apenas se expandiriam com a reestruturação da Marinha na década seguinte.

A Secretaria de Estado de Negócios da Marinha teve sua grande reforma pelo Decreto 114, de 04 de janeiro de 1842, a cargo do Coronel Francisco Vilela Barbosa, primeiro marquês e visconde de Paranaguá, Ministro da Marinha durante o I Reinado e no período regencial. Vilela montou em detalhes toda a composição, missão e estrutura da nova pasta. A organização da estrutura básica foi:

Art. 2º Os trabalhos da Secretaria de Estado serão divididos em tres secções, contendo cada uma tres Officiaes e dous Amanuenses: uma das secções terá o titulo de Secção da Côrte; outra o de Secção das Provincias; e a terceira o de Secção de Contabilidade.

Em princípio, as atribuições da pasta eram de fiscalização das fortalezas e ação *constabular* sobre a circulação do comércio

marítimo, para isso contando com um almirante (Official maior), nove oficiais, seis escrivães (amanuenses) e mais seis funcionários diversos. A estrutura era modesta, e bem se nota que sua reocupação não era militar apenas.

Art. 3º A Secção da Côrte; terá a seu cargo todo o expediente dos negocios da Secretaria, que não disserem respeito ás Provincias, lavrar todos os passaportes e passses dos navios do commercio, e os provimentos de todos os Empregados das Repartições da Marinha.

O ministro e seu gabinete dividiam a responsabilidade da organização do Ministério com Comandante da Esquadra, cargo instituído em 1824, assistido por um conselho de almirantes. Isso dava à estrutura operacional certa autônoma da burocracia ministerial, apesar da subordinação formal ao Ministro de Estado.

Em 1845, a criação de uma nova burocracia mudou o status da presença do Ministério da Marinha no setor naval. O Decreto 358, 14 de agosto de 1845, instituiu as Capitânicas dos Portos em todas as Províncias Marítimas, subordinando-as à Marinha e aos distritos navais onde estes existissem, ampliando o poder fiscalizador e normativo das autoridades navais, inclusive o poder de coerção policial. É a partir desse decreto que, de fato, se consolida a estrutura de Ministério para a Marinha.

A única política voltada para o setor naval eram as subvenções concedidas às companhias que seguiam as determinações definidas pelas Capitânicas dos Portos, órgão estatal que além de fazer os registros das embarcações e da tripulação, definia políticas voltadas à Marinha Mercante (GOU-LARTI FILHO, 2010, p. 249).

A Marinha Nacional nasce realmente como instituição na década de 1840, quando passa a existir modelo gestor próprio e os meios de produção militar. Dispondo de status e nova estrutura ministerial, autonomia normativa, órgãos burocráticos (capitânicas

de portos) e de fomento industrial (arsenais de marinha, diretorias de construção naval) o Ministério da Marinha passa a atuar em cogestão da área marítima, principalmente porque controla o maior arsenal da área da Corte. O efeito dessa reestruturação, que finda a Marinha colonial, começa a ser sentido principalmente nas décadas seguintes quando, através do Ministério da Marinha, o Estado imperial aplica recursos diretamente em empresas privadas de interesse.

Tabela 1: Companhias de navegação subvencionadas pelo Tesouro Nacional intermediadas pelo Ministério da Marinha 1862-1887.

Ano	Companhias Subvencionadas
1862	12
1867	10
1872	15
1877	17
1882	18
1887	16

GREENHALG (1927); GOULART FILHO (2011).

Por conseguinte, as empresas de navegação lotadas na Corte causaram um efeito virtuoso nos arsenais locais, pelo aumento de encomendas e manutenção. A inter-veniência da Marinha no setor naval e na tecnologia foi produto indireto da política setorial; de desenvolver os meios de sua autonomia com relação ao meio de combate principal, o navio de guerra e das tecnologias necessárias à sua operação que são, por excelência, de efeito dual.

PERSPECTIVA ESTRATÉGICA

Do lançamento do cruzador híbrido (corveta blindada) francês *Gloire* (1857), e sua resposta britânica, o *Warrior* (1861), até a construção do couraçado britânico *His Majesty Ship* (HMS) *Dreadnought* (1906), as principais marinhas de guerra expandiram-se com a introdução definitiva da propulsão moto-mecânica e das couraçadas blindadas². Entretanto, o navio a vapor ainda situava-se no relativo interregno tecnológico até meados do século XX³.

O navio a vapor era determinado pelo regime de seu uso. Navegando, mesmo que em cruzeiro, no século XIX, os navios a vela tinham uma autonomia de até seis meses no mar, dependendo apenas de víveres, água e madeira. Hélices eficientes surgiram na segunda metade século XIX; e até que se popularizassem muitos vapores, inclusive oceânicos usavam pesados sistemas de rodas de pás, colocadas aos bordos ou na popa, que também precisavam de proteção de forte armadura blindada⁴. A operação dos barcos de metal, especialmente de aço ou ferro, demandava manutenção frequente e complexa, já que, até meados o século XX, não existiam tintas e coberturas eficientes contra a ferrugem e salinização que afetavam também máquinas e equipamentos.

Estrategicamente, as opções para uma marinha estavam na *guerre d'escadre* (guerra de esquadra) ou a guerra de *corso*, evidenciada à época pela ação do corsário híbrido confederado *Confederate State Ship* (CSS) *Alabama* (Guerra Civil dos EUA, 1861-1865) de autonomia de seis meses ou mais – se não se levar em consideração que um corsário pode “alimentar-se” de seus apresamentos⁵. Um corsário híbrido era boa opção a marinhas menores, e mais severamente com o advento do torpedo⁶; até último quarto do século XIX, a maior parte da marinha mercante seria à vela, ou uma combinação híbrida.

A Marinha Imperial brasileira forjada desde o princípio no conflito desenvolveu um padrão constante de crescimento e modernização, acentuado na segunda metade o século XIX.

Tabela 2: Evolução da Ordem de Batalha da Marinha Imperial

Ano	Navios Totais
1822	38
1825	96
1831	80
1840	90
1851	59
1864	40
1870	94
1889	60

Fonte: HOLANDA (1974); CARVALHO (1976)

A Marinha da Independência (1822), da guerra da Cisplatina (1825-28), e das revoltas do período Regencial (1834 a 1841) foi superior em números, mas bem inferior em aporte tecnológico em comparação a do II Reinado⁷.

Quando das intervenções na Bacia do Rio da Prata (1851) a frota que forçou a passagem de Toneleros, e desembarcou tropas na Argentina, reunia apenas um navio de linha, dez corvetas e seis barcos a vapor, vários construídos no novo Arsenal de Marinha da Corte (AMC)⁸. A esquadra imperial saiu do conflito bem mais estruturada, montava trinta e seis veleiros armados de longo curso, dez navios a vapor armados (alguns de propulsão híbrida), seis veleiros de apoio (comunicações) e seis veleiros de transporte. E, à Guerra da Tríplice Aliança ou do Paraguai, a ordem de batalha principal somava quarenta navios de propulsão a vapor ou híbridos, totalizando 250 canhões de diversos calibres de parte destes construídos no Brasil.⁹ Durante o conflito, a frota foi acrescida de cerca de vinte vapores tipo *ironclad* (couraça mista de madeira, ferro, cobre ou aço), alguns adquiridos na Inglaterra outros fabricados ao Brasil, e dez monitores fluviais blindados, além de barcos apresados e requisitados da iniciativa privada, principalmente nas empresas do grupo Mauá¹⁰.

Em 1884, o Ministro dos Negócios da Marinha, Almirante Joaquim Raymundo de Lamare, pelo Aviso nº 1541A, instituiria a Esquadra de Evoluções, tendo como primeiro Chefe de Esquadra Arthur Silveira da Mota, Barão de Jaceguay. Era formada de dezesseis navios: encouraçados Riachuelo, Sete de Setembro, Solimões e Javary; os cruzadores híbridos Guanabara, Almirante Barroso; as corvetas oceânicas, Trajano, Barroso, e Primeiro de Março; as torpedeiras de 1ª Classe (50 t) 1, 2, 3, 4 e 5 e as torpedeiras de 4ª Classe (50 t) Alfa, Beta e Gama. Era o núcleo mais moderno da armada (propulsão, artilharia e torpedos) com objetivo de aperfeiçoar em táticas e treinamento avançado, além de exibir o poderio naval. A Marinha Imperial chegaria a meados da década de 1880 na posição de quinta marinha militar do mundo¹¹.

NUCLEAÇÃO TECNOLÓGICA: ARSENAL DA CORTE

O Arsenal do Rio de Janeiro se constituiu em epicentro da tecnologia naval e de relativa inovação militar no Brasil na segunda metade do século XIX, sendo indissociável do contexto do entorno e do ambiente da construção naval – muito ao contrário guardava com este grande interação. Cada expansão da planta básica representou novo ciclo do Arsenal. Na sua primeira fase, foi nomeado Real Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (1763-1840). Na reorganização de 1840, a planta estendida passou a chamar-se Arsenal de Marinha da Corte (AMC). Entre 1923 e 1948, começou a expansão para uma nova planta, da Ilha das Cobras; nesse período as duas plantas passaram a ser conhecidas como Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC). Quando da conclusão do AMIC, em 1948, passou-se à nomenclatura atual, Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

No Real Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro, suas primeiras instalações estavam em uma área ao lado do Mosteiro de São Bento. Dedicava-se tanto a plantas militares quanto civis, em uma escala moderada. Com advento do Império priorizou as atividades de reparos militares para a Marinha de Guerra, e apenas começou a projetar e construir navios novos quando de sua reorganização a Arsenal da Marinha da Corte. Àquela época, as atividades de engenharia estavam muito embrionárias e localizadas nas preocupações atinentes ao Exército (problemas da demarcação de fronteiras, fortalezas e logística)¹². A heterogeneidade marcou desde cedo as atividades do Arsenal; não havia cursos da engenharia naval da época (então denominados arquitetura naval), ou engenheiros versados nas novas tecnologias (propulsão a vapor, couraça, instrumentos de precisão em artilharia e navegação).

Lá se encontravam, já no fim dos anos de 1840, gente e espaços ligados às novas tecnologias formados no exterior, caso dos engenheiros e operários de graus menores, como os funileiros – responsáveis pela manutenção do motor – belgas, ingleses, france-

ses e alemães. Ao mesmo tempo, em que por toda parte, deparava-se com a gente humilde local, muitos deles pardos e negros, utilizados desde grumetes – responsáveis em recolher e estender as velas nas gáveas, o que, por si, revela uma função arriscada e veloz, necessária de gente de baixa estatura e magra –; carregadores – estes mais robustos e altos para subir e descer os carregamentos –; a carvoeiros – responsáveis pelo abastecimento das caldeiras, prática que, certamente, cobrava saúde e juventude daqueles que as realizavam. (PAULA J. C. S. G. de; GUIZELIN, G. S.; ARIAS NETO, J. M., 1998, p. 6).

Na segunda metade do século XIX, o Estado passou a arrecadar maior renda em impostos, sendo boa parcela destes destinados à ampliação e renovação da Armada¹³, a qual se inseria ao novo modelo institucional e os projetos políticos vislumbrados para o Brasil como potência regional ou “subimperialista” (Hollanda, 1974). É nessa época que a Marinha, tendo o AMC como carro-chefe, passa a incentivar a inserção dos navios híbridos (combinação de vela e vapor) na construção naval em geral, constituindo-se de primeira iniciativa relevante de tecnologia naval no país.

Várias potências médias e mesmo algumas ascendentes equiparam-se de híbridos ao longo do século XIX, mesmo fazendo grande esforço de pesquisa e industrial em direção ao couraçado oceânico motomecanizado. A corveta (cruzador) “*Hiei*” (1878), encomendada na Inglaterra, primeira nau-capitânia da Marinha Imperial Japonesa, era de propulsão híbrida e padrão *ironclad*¹⁴.

O primeiro navio a vapor construído no AMC foi o Tetis, de 1842, que deslocava 241 t. e 115m de comprimento, com motor de 70HP. O encouraçado fluvial Tamandaré, lançado ao mar em 1865, que deslocava 754 t, 48m de comprimento e motor de 80HP, representou avanços consideráveis de inovação, como a introdução da novíssima hélice naval. Foi seguido da construção de três encouraçados de emprego costeiro, sendo que o último, o Sete de Setembro, em 1874, de 2.179t, 67m de comprimento, e motor com 360HP e duas

hélices, foi um “fracasso” de projeto militar, porém de grande desenvolvimento em termos da engenharia para a classe seguinte, a classe Javari¹⁵. Também merecem destaque os quatro cruzadores: Guanabara (1.911t, 61m e 500HP) em 1877, 1^a de Março (726 t, 50m e 750HP) em 1881, o Almirante Barroso (1.960t, 64m e 2.200HP) em 1882 e o novo Tamandaré (4.537t, 96m e 7.500HP) entregue em 1890¹⁶.

A evolução do motor de 70HP, em 1842, para 7.500HP em 1890, ou de 241t para 4.537t, demonstra a boa trajetória e a performance inovativa traçada pelo AMC durante o século XIX. Mesmo que tenha sido uma trajetória lenta, comparada com os padrões dos estaleiros navais dos países centrais (em 1843, o engenheiro naval I. K. Brunel [Isambard Kingdom Brunel] lançou ao mar o transatlântico [híbrido] SS [Steam Ship] *Great Britain* com 1.960t, 98m e 1.000HP), a constância nas obras navais criou uma rotina nas oficinas e nos diques do AMC (GOULART FILHO (2011, p. 313).

A opção da Marinha pelo vaso híbrido ensejou a fundação de estaleiros privados e desenvolvimento de alguns pequenos já existentes, que começavam a implantar o navio a vapor para servir ao comércio costeiro e o de longo curso, porém não tinham autonomia financeira nem técnica para aderir inteiramente à nova revolução tecnológica. Ao estabelecer um padrão tecnológico ao seu entorno, o AMC surge como indutor de tecnologia, encravado em uma estrutura colonial modernizada, e insulada no próprio AMC¹⁷.

Ao longo do século XIX e durante as primeiras décadas do XX, na indústria da construção naval localizada no Rio de Janeiro, podemos observar um constante fluxo inter setorial do Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro, dos estaleiros navais, das fundições (pequenas siderurgias) e do comércio exportador e importador, que possibilitou a manutenção e a ampliação do aglomerado de estaleiros navais (GOULARTI FILHO, 2011, p. 311).

Num primeiro momento, o efeito de um relativo arresto tecnológico se deu a partir do AMC, que se pode denominar de dual, com arsenais menores em Pernambuco e Salvador. As DCN nas principais Províncias Marítimas, corresponsáveis pelos arsenais locais, dirigindo os projetos, os contratos de mão de obra e apontavam ao Ministério quais os arsenais e projetos privados que deveriam ser apoiados com financiamentos diretos. A principal diretoria estava no Rio de Janeiro, tendo no AMC sua unidade fabril principal.

(...) este impulso gerado pelo AMC, associado à expansão urbana da capital, dinamizou ainda mais a indústria da construção naval. Estabelecido próximo à Saúde e Prainha, onde havia vários trapiches, em torno de AMC foi criado um aglomerado de estaleiros navais que atendiam as demandas dos navios que ancoravam no porto e nos trapiches, construíam novas embarcações e prestavam serviços para o AMC (GOULARTI FILHO (2011, p. 313-14)..

Tabela 3: Número de “trabalhadores” no AMC e vinculados à Diretoria das Construções Navais

Ano	Total do Arsenal	Construção naval
1851	1.401	304
1859	1.654	
1862	1.966	590
1867	1.867	590
1872	2.394	590
1877	2.612	1.053
1881	2.339	
1885	2.190	903
1890	2.119	996

Fonte: Brasil – Orçamentos das receitas e despesas do Império e do Ministério da Marinha, vários anos in GOULARTI FILHO (2011).

SELEÇÃO E PREPARO DE PESSOAL

A Marinha do Brasil igualmente sofreu reorganização de preparo, em aperfeiçoamento do período do I Reinado. A Academia Real de Marinha (Escola Naval) era instituto de ensino superior. O ensino prático militar

naval começou a ser disseminado já nos estereótipos da Regência e cresceu durante todo o II Reinado através das Escolas de Aprendizes de Marinheiros. Sua formação era bastante específica.

[...] Eschola de Marinha e eschola pratica de artilharia da marinha, estabelecimentos subordinados ao Ministerio da Marinha.

ESCHOLA DE MARINHA. – A Eschola de marinha comprehende em um mesmo estabelecimento composto de internato e externato um curso theorico e pratico das materiais náuticas e accessorias, cujo conhecimento é indispensável aos que se dedicarão á vida marítima (BARROSO,1867, p. 20).

Os resultados das inovações na formação das Companhias de Imperiais Marinheiros foram importantes, em se comparando ao I Reinado, ainda que o recrutamento compulsório e de menores continuasse forte.

O mapa estatístico do Corpo de Imperiais Marinheiros nos mostra os dados sobre o número e a forma de ingresso no Corpo de Imperiais Marinheiros em 2 períodos: de 1867-1874 e 1875-1888. Observa-se no primeiro período (1867-74) que o número enviado pelas Companhias de Aprendizes supera em pouco o número dos recrutados à força – 1888 contra 1039. Já no segundo período (1874-88) há uma grande redução no recrutamento – 335 em detrimento dos Aprendizes com 4504 (ANTUNES, 2011, p. 91).

Entre 1855 e 1875 foram instituídas escolas de marinha para os Aprendizes em todas as províncias marítimas de objetivo específico em aperfeiçoar a profissão militar da Marinha. Porém, estas escolas não eram franqueadas a todos, somente os aspirantes ao posto de guarda-marinha e os oficiais que conseguissem licença especial do governo¹⁸.

A experiência da Guerra do Paraguai repercutiu institucionalmente. Foi instituído no AMC (Decreto nº 4679, 17/01/1871) um ex-

ternato com curso de um ano para a Escola de Marinha, com o objetivo de aperfeiçoar a formação dos aspirantes “nas demandas da indústria náutica e da guerra naval”. E, na sequência, um preparatório de ensino secundário, a primeira edição do Colégio Naval. Contudo, o ensino naval continuou “como um campo de ensino voltado para a formação profissional de uma elite, com estudos pautados nas ciências matemáticas e na filosofia positivista”¹⁹. Essas escolas permeavam uma trajetória contraditória se defrontadas com a modernização da indústria náutica, que demandava crescente formação técnica.

Os problemas relacionados com o provimento de mão de obra para a Marinha antecedem a reformulação do Arsenal de Marinha da Corte (AMC). Em 1827, o Ministro Marquês de Maceió fundou uma escola para o ensino de desenho, arquitetura e construção naval no Arsenal do RJ. Porém, com a mudança do Inspetor do Arsenal, essa escola não resistiu e foi fechada em 1830.

Em 1833, ainda discorrendo sobre os problemas da Marinha, o Ministro Rodrigues Torres expôs em detalhes o caso da educação técnica, que em sua opinião de estado insipiente.

Antes de acabar esta parte de minha exposição julgo de meu rigoroso dever informar a esta augusta câmara que felizmente existe um pequeno estabelecimento no Arsenal de Marinha, do qual, se continuasse, poderiam para o futuro resultar grandes vantagens; um moço filho de um empregado daquele Arsenal, abriu ali por consentimento da respectiva autoridade, uma escola para os jovens artistas nele ocupados, onde lhes ensina a ler, escrever, aritmética, princípio de geometria e desenho; e que de tal sorte desempenha, que alguns meninos ali vi, os quais, além da instrução primária, sabem perfeitamente as principais teorias das ciências dos inúmeros. Com o tempo, assiduidade e bons desejos de que é dotado seu zeloso professor, não duvido que os artistas do Arsenal fariam um dia serviços assinalados à nossa marinha (PENSO, 2002, p. 20).

Em 1837 essa escola foi institucionalizada sob o nome de Escola de Primeiras Letras dos Aprendizizes das Oficinas do Arsenal de Marinha, com 113 alunos matriculados, de finalidade também de alfabetizar. Na década seguinte, já com o novo arsenal em atividade, foram acrescentados os cursos de desenho e de carpintaria naval. Em 1846, contava com 152 alunos, sendo introduzida a aula de Geometria e Mecânica “aplicada às artes” (desenho de peças e estruturas), com mais 63 alunos²⁰. Em 1860, por força da entrada decisiva do motor a vapor, foi estabelecida a Escola de Maquinistas. Em 1883, uma escola técnica noturna, a primeira no gênero no Brasil, deslocando esses cursos para um único prédio na Ilha das Cobras.

Os cursos não matriculavam alunos de fora. Era necessário que os candidatos fossem empregados do Arsenal ou aprendizizes – função pela qual também passaram muitos engenheiros²¹. Isso gerava distorções na formação técnica e aquisição de pessoal qualificado.

Essas escolas apresentavam um problema relacionado à quantidade de alunos. Embora as escolas de alfabetização atendessem a centenas de operários e aprendizizes, a escola de maquinistas atendia a poucas dezenas, tendo anos com menos de 10 alunos matriculados e em 1875 não houve aluno algum. Uma das limitações era que os cursos destas escolas não eram abertos à sociedade, tendo como requisitos, entre outros, a de que o aluno trabalhasse em alguma oficina do Arsenal (PENSO, 2002, p. 29).

Longe de ser uma questão discriminatória, refletia a praticidade. Num país sem a disseminação de políticas públicas para a educação, muito menos ginásios e escolas de nível médio e técnico, de população analfabeta, uma seleção de ampla concorrência não fazia sentido algum. Aprender fazendo foi tônica da seleção e preparo de pessoal do Arsenal em suas primeiras décadas, inclusive galvanizando militares de todas as patentes, os civis interessados, e estaleiros relacionados à Marinha.



Os funcionários, à exceção dos militares, não tinham vínculo permanente qualquer com a Marinha, operando por contrato de serviço ou por tempo determinado. A partir de 1857, na tentativa de dar alguma ordem ou vínculo àqueles funcionários, começaram iniciativas cíclicas de militarizar os quadros de artífices do Arsenal, mas disso nunca resultou e práticas mais do que episódicas. Em geral, a Marinha contratava sempre as mesmas pessoas, para que se aplicassem treinamento técnico aos novos aprendizes do arsenal. Quando não havia projetos e reparos, esses funcionários prestavam serviços para armadores locais, inclusive em treinamento.

É importante ressaltar que tal situação perdurou por mais de 100 anos, no período de anterior à existência formal da ETAM [Escola Técnica do Arsenal de Armada]. Nesse grande período sem estrutura formal, a capacitação dos funcionários do Arsenal era efetuada, porém sem um rumo direcionador, os cursos aconteciam, quando necessários e a necessidade mais perene que se vislumbrava era o acesso de aprendizes para se iniciarem em determinado ofício (PENSO, 2002, p. 58).

OFICIALATO E TECNOLOGIA

Os cursos de engenharia naval não existiam no Brasil antes meados do século XX, ou em qualquer outro lugar. Em Inglaterra e EUA, havia distinção entre arquiteto naval (desenho e projeto de navios) e o engenheiro naval (máquinas e equipamentos) de nível mais operacional²². Os técnicos que trabalhavam nos arsenais do Brasil estavam mais próximos deste último, e sem o acesso doméstico ao que seria uma formação politécnica. “Aprender fazendo” ou “ensaio e erro” estava mais presente que o saber propriamente teórico.

Durante o segundo reinado, os engenheiros militares que desejavam ingressar na engenharia do AMC eram mandados estudar na Europa. Nos primeiros tempos, os candidatos eram escolhidos ou voluntá-

rios a seguir para o exterior. A partir de 1871, era realizado um concurso interno. A maioria dos primeiros engenheiros navais, de filhos de estrangeiros radicados aqui e que viram constituir residência ou se estabeleceram por força do trabalho²³. Nas décadas de 1860-1880, o Arsenal experimentou significativos saltos de qualidade em termos tecnologia e inovação tendo à frente esses engenheiros-pioneiros, alguns com participação destacada.

Napoleão João Batista Level foi o primeiro engenheiro naval do Brasil. Filho de franceses, nascido na Bahia, começou como aprendiz no Arsenal da Bahia, depois enviado pelo governo para estudar engenharia naval na Europa. Graduado em 1852, supervisionou a construção de duas fragatas encomendadas pelo Brasil²⁴. Depois de ser nomeado Primeiro Construtor (engenheiro *senior* e responsável de construção) assumiu a Diretoria das Construções Navais no RJ por duas vezes (1860-1872; 1877-1879). Level introduziu inúmeras inovações no Arsenal²⁵, além de colaborar com a atividade intersetorial, tendo projetado e construído 23 embarcações – algumas usadas na Guerra do Paraguai – no AMC, e outros 12 para o Estaleiro Ponta d'Área fundado por Mauá.

Contemporâneo de Level, o oficial e engenheiro Trajano Augusto de Carvalho iniciou de aprendiz em linha de produção do AMC. À semelhança de Level estudou na Europa, foi nomeado Primeiro Engenheiro (1859) e encarregado de supervisionar construções de navios brasileiros, em França e Inglaterra em 1865, 1866 e 1869. Foi dele o primeiro projeto de inovação totalmente nacional, a “Carena Trajano”²⁶, de desenho revolucionário que foi utilizado na construção de navios do Arsenal da Corte. Essa inovação foi patenteada no Lloyd londrino, e o desenho aplicado a vasos ingleses. Em 1872, assumiu a Diretoria de Construções do Arsenal, e em 1874 deixou suas funções para colaborar em estaleiros privados e fazer projetos para a Marinha.

Carlos Braconnot, igualmente filho de franceses, graduou-se guarda-marinha pela Escola Naval em 1849²⁷. Oficial de linha (combatente) lutou na primeira intervenção da Cisplatina (1851), logo em seguida man-

dado estudar maquinaria na Inglaterra. Dirigiu as oficinas de manutenção da Estrada de Ferro Pedro II, retornando ao Arsenal da Corte, entre 1863-1869, para dirigir as Oficinas das Máquinas. Após várias viagens de estudo, retornou para assumir a Diretoria de Construções Navais, encarregado da primeira grande modernização do então Arsenal da Corte desde a criação, com a instalação da Oficina de Navios de Ferros. Nesse período o Arsenal ganhou grande autonomia em várias tecnologias da produção do navio (peças, rebites, placas, eixos e instalação de caldeiras)²⁸.

O último engenheiro militar a se destacar foi João Cândido Brasil. Graduado Guarda-Marinha em 1865, chegou a lutar na Guerra do Paraguai, sendo enviado para estudar engenharia na Europa entre 1871-1874. Retornou para ser o Diretor de Construções Navais no Arsenal de PE e, em 1879, sucedeu a Level na DCN do Arsenal da Corte. As principais inovações de seu período foram a construção da canhoneira Inhaúma, primeira nave de casco inteiramente metálico construída no Brasil, e o projeto do maior navio de guerra construído no país até os anos 1970, o cruzador Tamandaré de 95m e 4.537 toneladas, mas completado apenas em 1890²⁹. O Almirante-Engenheiro Cândido Brasil foi ímpar de várias formas. Primeiro chefe-diretor do Corpo de Engenheiros Navais, e Inspetor-geral da Engenharia Naval da Marinha; primeiro oficial general (contra-almirante) saído do corpo de engenheiros navais, e, tragicamente, primeiro almirante morto em serviço na explosão do encouraçado Aquidabã em 1906 que estava em testes após reforma na Inglaterra.

Esses engenheiros, que majoritariamente forjaram sua experiência com as demandas da guerra no Paraguai, causaram um efeito “de cima para baixo”, de uma nova cultura operacional/ocupacional nas décadas seguintes. Entre 1878 e 1890, instalaram parques para construção, máquinas e sistemas propulsores, levando a instituir novos cursos. Foi criada a Escola Prática de Torpedos (1883) para instrução de praças, e uma oficina de fabricação e reparo de torpedos e aparelhos elétricos³⁰. Em 1890, foi instituído o Corpo de Engenheiros Navais na estrutu-

ra hierárquica da Marinha. De 1893, ano da Revolta da Armada, engenheiros e técnicos operavam experimentos de minas e torpedos nacionais; além dos estudos para construção de um protótipo de submarino³¹.

CONCLUSÃO: NUCLEAÇÃO E SEUS EFEITOS INSTITUCIONAIS

O Arsenal de Marinha da Corte (AMC) teve como parceiros estaleiros privados, destacando-se o Estaleiro da Ponta da Areia (Estaleiros Mauá). Atuando como indústria-chave, favoreceram ao surgimento de atividades paralelas, cuja função foi impulsionar um volume de produção global maior que o seu. Este impulso formou um polo de desenvolvimento de várias unidades fabris ligadas entre si. Nesse caso, a atividade principal serve como força motriz que exerce efeitos de expansão sobre outras unidades que com ela estão em relação. Foi esse desempenho inovador constante, intenso em alguns momentos e mais reduzido em outros, ultrapassou as fronteiras setoriais e locais, preparando as condições materiais para formar no país um sólido parque industrial naval – “liderado por grandes empresas, interagindo com outros setores industriais, com políticas públicas, instituições de pesquisas e sistema de crédito”³².

Cumprindo a tarefa de força motriz de inovação, apenas atuando ao setor militar, vários foram os estaleiros beneficiados do esforço do AMC e que reagiram, paulatinamente introduzindo projetos e produtos nacionais. À exceção de algumas caldeiras, instrumentos de precisão e artilharia de alto calibre (que demandava alta metalurgia inexistente no país), aos anos 1880, toda a parte estrutural dos barcos era produzida aqui. E o carro-chefe da indústria naval privada e líder das encomendas para o AMC era o Estaleiro da Armação da Ponta da Areia do Grupo Mauá, seguido de Miers & Irmãos Co (se constituído em principal prestador de serviços e importador de matéria prima ao AMC) o Estaleiro da Saúde, Dominique Level (do engenheiro naval e oficial da reserva da Marinha, João Batista Level), Viúva Hargreaves & Co., Gamboa e Delmiro José a Costa, Barata Ribeiro & Co. (obras de ampliação e melhoria para



o AMC), Oficina Fleury (especializou-se em tubos de cobre, calefação, máquinas), A. Piresse (projetou e construiu um forno para fundir ferro), e a metalúrgica inglesa, a *Finnie Kemp & Co* (fabricou aqui oito caldeiras para as lanchas da flotilha do Amazonas).

Ao final do Império, a força naval brasileira era considerável, e se alinhava entre as seis maiores, com uma extensa infraestrutura, inclusive em arsenais menores que projetavam e construíam navios auxiliares, ficando os principais navios a cargo do Arsenal da Corte³³.

Foram relacionados apenas aos navios principais (couraçados e cruzadores), e os auxiliares combatentes ou não principais

(monitores, corvetas/cruzadores híbridos), existindo várias dúzias de navios e barcos de apoio (chalanas, vapores menores, escunas, lanchas, e canhoneiras), muitos construídos em arsenais de outras províncias.

Apesar da dependência de estaleiros externos para navios maiores (encouraçados) ao final do império se percebia que os navios a motor prevaleciam sobre híbridos ou mistos. O projeto do Tamandaré foi da primeira tentativa de construir um navio couraçado oceânico com o máximo de inovações nacionais. Lançado em 1890, jamais foi inteiramente acabado, principalmente devido a Revolta da Armada (1893). Foi incorporado à esquadra em 1897, mas sua vida útil encerrada em 1900³⁴.

Tabela 4: Ordem de Batalha da Marinha ao fim do Império (1888)

Belonave	Tipo	Lançamento	Origem
RIACHUELO	Encouraçado	1884	<i>Samuda&Brothers</i> (Inglaterra)
AQUIDABÃ	Encouraçado	1886	//
SETE DE SETEMBRO	Encouraçado	1874	AMC
SOLIMÕES	Encouraçado fluvial (1)	1875	<i>Forges ET Santier Du Méditerranée</i> (França)
JAVARI	Encouraçado fluvial	1876	//
BAHIA	Encouraçado fluvial	1866	<i>Laird</i> (Inglaterra)
RIO GRANDE	Monitor (<i>ironclad</i>)	1867	AMC
ALAGOAS	//	1967	//
PIAUI	//	1868	//
AMAZONAS	Corveta (casco de madeira)	1852	<i>Thomas Wilsom</i> (Inglaterra)
NITERÓI	//	1862	AMC
GUANABARA	Cruzador híbrido (2)	1867	AMC
ALMTE BARROSO	//	1882	//
TRAJANO	//	1873	//
1º. De MARÇO.	//	1882	//
PARNAÍBA	//	1878	//
TOTAL	17		
NACIONAIS	11		
NACIONAIS DA GUERRA DO PARAGUAI 1865-1870	05		

Fonte *Jane's Fighting Ships*, SDGM,1900; NAVIOS DE GUERRA, 2010.

1-O calado dos da Classe Javari (Javari e Solimões) sugere que eram na verdade belonaves de emprego costeiro ou *brown water* (águas marrons). Cf.NAVIOS DE GUERRA, 2010, p.105.

2-A evolução do navio híbrido implicou em dupla denominação; ora denominados cruzadores, ora corvetas encouraçadas (Cf. NAVIOS DE GUERRA, 2010).

A República estancou os ganhos da expertise do período de guerra, mas as bases da deterioração já estavam inculcadas na cultura do poder, que se movia apenas com a presença de conflito, e algumas vezes nem assim. Na contínua demanda de expansão do AMC, o dique Imperial (posteriormente Almirante Jardim), iniciado em 1824, apenas foi retomado em 1858 e concluído em 1861; e o dique Santa Cruz, iniciado em 1861, não foi acelerado nem mesmo com a demanda da Guerra do Para-

guai, sendo concluído tardiamente em 1874, mas praticamente dedicado a reparos³⁵.

A primeira nucleação da Marinha se encerra com o império sem deixar heranças, a não ser o efeito na cultura corporativa da Marinha, que tentou manter vivo um núcleo manufatureiro, o AMC, mesmo que praticamente reduzido, até meados dos anos 1930, a uma grande escola-oficina, até ser reativada por outras conjunturas num outro capítulo da história da corporação.

BIBLIOGRAFIA

AMARANTE, José Carlos Abano *O Engenheiro Militar na Colônia* in DOMINGOS NETO, Manuel (org.) *O Militar e A Ciência no Brasil* RJ, Gramma, 2010.

AZULAY, I; LERNER, M E; TISHER, A *Converting Military Technology through Corporate Entrepreneurship*, Research Policy, 31, p. 419-435, www.elsevier.nl/locate, acesso em 30/12/2008, 13:16h.

CAMINHA, João Carlos (ALM) *História Marítima*, Rio de Janeiro, Bibliex p. 267 1980.

CARVALHO, J.M *As Forças Armadas na Primeira República* (1974) In *História Geral da Civilização Brasileira 9*, SP, DIFEL, 1978

DORATIOTO, Francisco. *O conflito com o Paraguai: A grande guerra do Brasil*. São Paulo: Ática, 1996.

FERREIRA NETO, Ricardo *Análise do Transporte de Carga Marítimo Brasileiro de Longo Curso com Relação à Participação e a Perda de Espaço no Cenário Mundial* RJ, COPPE/UFRJ, Tese de Doutorado, 2010.

GOULARTI FILHO, Alcides "História Econômica da Construção Naval no Brasil: Formação de Aglomerado e Performance Inovativa" *Economia*, Brasília (DF), v. 12, n. 2, p. 309-336, mai/ago 2011.

_____"A Trajetória da Marinha Mercante Brasileira: Administração, Regime Jurídico e Planejamento" *PESQUISA & DEBATE*, SP, volume 21, número 2(38) p. 247-278, 2010

GREENHALG, Juvenal *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história (1822-1889)*. Rio de Janeiro: Gráficas do IBGE, 1965, Vol. II.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *História Geral da Civilização Brasileira: Declínio e Queda do Império* (2a. ed.). São Paulo: DIFEL, 1974.

McBRIDE, William M *Technological Change and the United States Navy, 1865-1945* NY, Johns Hopkins Studies in the History of Technology, 2000.

PENSO, Antonio Luis Draque *Estudo de Caso da Evolução organizacional da Escola Técnica do Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro (ETAM) em Relação à Viabilidade do Atingimento Simultâneo de Requisitos Fomentados pelo Ministério da Educação*, RJ, FGV, 2002, Dissertação de Mestrado em Administração.

TELLES, Carlos Pedro da Silva *História da Construção Naval no Brasil* Femar, RJ, 2001.

VAL, Sylvio dos S. "O Navio Híbrido o Encouraçado e a Geopolítica de Seu Tempo" RJ, RMB, vol.127, n.10/12, out/dez, 2007.

¹ Cf. Relatório do Ministro da Marinha, apresentado à Assembleia Geral (08/05/1833). Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, Serviço de Documentação Geral da Marinha (SDGM), RJ.

² O *Warrior* foi o maior navio híbrido construído da Marinha britânica, e com inovações se comparado ao vaso francês. Todo o seu casco era de ferro, e sua carena em "V côncava" deriva de desenho do engenheiro da Marinha do Brasil, Augusto Trajano (Cf. NAVIOS DE GUERRA, 2010, p.170).

³ Em fato, o HMS *Devastation* foi o primeiro protótipo do que seria o design de navio capital de esquadra.

⁴ O Amazonas, nau capitânia do esquadrão de Manuel Barroso em Riachuelo (11/06/1865) era um híbrido propulsado por pás laterais (Ibid. p.16).

⁵ O corsário confederado CSS *Alabama* percorreu 67.000 milhas náuticas e afundou mais de 110 barcos destinados aos EUA. Acompanhado pelos noticiosos do mundo todo, obrigou o Lloyd de Londres a dobrar os prêmios de seguro para comércio dos EUA. O Secretário da Marinha da União, Giddeon Wells, denominou-o de "navio maldito", dado a monta dos embarços por este causados. Foi finalmente afundado pelo híbrido *United State Ship* (USS) *Keersarj* na costa de Gibraltar em junho de 1864 (Cf. VAL, 2007).

⁶ Mesmo as inovações não escaparam de polêmicas antes da I GM. Jullian S Corbett (*Some Principles of Maritime Strategy*, 1911) diminuiria o valor do torpedo. Isso não impediu que as principais marinhas de guerra fizessem experiências dessa arma em seus navios principais (Cf. PROENÇA, 1999).

⁷ HOLANDA (1974, p.265).

⁸ CARVALHO (1976, p.181). Os navios de linha eram os navios a vela de dois ou três costados, ao longo dos quais se enfileiravam os canhões carregados pela boca.

⁹ Os canhões construídos no Brasil eram os de calibre baixo. (HOLANDA, 1974, p. 266).

¹⁰ Os couraçados Tamandaré, Barroso e Rio de Janeiro, construídos no Brasil, de canhões em casamatas blindadas; e os Brasil, Mariz e Barros, Herval, Cabral e Colombo, encomendados na Inglaterra e dotados de torres giratórias de artilharia (Cf. NAVIOS DE GUERRA, 2010, p.13).

¹¹ DORATIOTO (1996, p.26).

¹² DOMINGOS NETO (2010; p.19).

¹³ Cf. CARONE (1979).

¹⁴ Combinava ferro e aço com madeira na maioria da sua estrutura; tinha canhões em casamatas de cantoneiras de pouca deriva, e par de torres giratórias de artilharia. A *Hiei* como outras corvetas de mesmo porte foram os primeiros barcos a receber o nome de cruzadores.(Cf. NAVIOS DE GUERRA;p.16).

¹⁵ O Sete de Setembro foi um ensinamento de erros mais que acertos. Nunca foi manobrável e acabou servindo de bateria flutuante ao ser apressado pela frota sediciosa na Revolta da Armada de 1893 (Cf. MARTINS, 1997).

¹⁶ Cf. GOULART FILHO (2011); TELLES (2001). O cruzador Almirante Barroso reuniu o maior agregado de inovações da engenharia estrutural naval do Império, porque, à exceção da turbina principal de giro (propulsor da hélice conectada ao motor central) sua estrutura foi projetada e construída ao AMC, e todo o ferro nele empregado produzido no Brasil. O Barroso, apesar dos "equivocos" de projeto (CAMINHA; 1982), foi segunda belonave construída no AMC a fazer viagem de circun-navegação (36.600 milhas náuticas) em 1888; a primeira foi a corveta encouraçada Vital de Oliveira de 1.424 t, (35.000 milhas), entre 1879 e 1881.

¹⁷ ROSEMBERG (2011, p. 97-98).

¹⁸ BARROSO (1867, p.21).

¹⁹ Cf. BARROSO (1867).

²⁰ PENSO (2002, p.27).

²¹ Ibid. p. 28-29.

²² McBRIDE (2000, p. 23-24).

²³ Cf. TELLES (1992).

²⁴ Cf. CAMINHA (1980).

²⁵ Dentre as principais estão encouraçados fluviais, monitores armados e a primeira fragata nacional propulsada à hélice. (Cf. TELLES, 2001)

²⁶ Carena é a parte submersa do casco do navio . Trajano introduziu nos barcos nacionais um desenho côncavo com as bordas retangulares, em substituição ao padrão em "V", aumentando a velocidade e estabilidade do barco (Cf. TELLES, 1992; CAMINHA, 1996).

²⁷ Cf. CAMINHA (1996).

²⁸ Cf. TELLES (1992).

²⁹ Ibid. p. 116; CAMINHA (1988: p.260-1).

³⁰ Cf. MARTINS (1997).

³¹ Cf. GOULART FILHO (2011); TELLES (2001).

³² GOULARTI FILHO (2011, p. 312-13)

³³ Cf. CAMINHA (1980).

³⁴ Cf. CAMINHA (1980); MARTINS (1997). Após 1901, o Tamandaré ficou imobilizado servindo de quartel alternadamente em funções de instrução e administrativas. Deu baixa no serviço em 1915.

³⁵ Cf. GOULART FILHO, 2011.

A corrida pela tecnologia para controlar o Prata, na rota de Riachuelo*

The technological rush to control the Plata, on the Riachuelo path

Fernando Ribas De Martini

Mestre em História Social pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) da Universidade de São Paulo (USP). Doutorando em História Econômica pela mesma universidade. Pesquisador de História das Ciências, com ênfase em temas navais e militares.

RESUMO

A Batalha Naval do Riachuelo, combate da fase inicial da Guerra do Paraguai que contribuiu para mudar o rumo do conflito, pode ser analisada sob o ponto de vista da corrida pela tecnologia naval. Esta foi empreendida pelos dois lados beligerantes e teve como meta, nos anos imediatamente antes da guerra, a introdução de navios encouraçados antes de seu inimigo em potencial, visando um combate naval naquele teatro de operações. Porém, seu ponto de chegada foi antecipado pelos fatos que apressaram o início do conflito e levaram a Riachuelo, batalha que se deu entre navios ainda sem couraça. O Brasil largou com boa vantagem nessa corrida, por manter uma expressiva Marinha e se atualizar, desde as décadas anteriores, em aquisição, manutenção e construção de novos tipos de navios a vapor, enquanto o Paraguai, pela encomenda de uma série de navios na Europa, buscou anular essa vantagem.

PALAVRAS-CHAVE: Corrida Naval; Tecnologia Naval; Batalha do Riachuelo

ABSTRACT

The Naval Battle of Riachuelo, a combat that helped to change the course of the Paraguayan War in the initial phase of the conflict, can be analyzed from the point of view of the race for naval technology. This race was undertaken by the two warring sides and has aimed, in the years immediately before the war, the introduction of ironclads before their potential enemy, as Brazil and Paraguay envisioned a naval combat in that theater of operations. However, the finish line of the race was anticipated by the facts that hastened the outbreak of the conflict and led to Riachuelo, a battle that had to be fought between unarmored ships. Brazil began the race with a good advantage, by keeping a significant Navy and seeking the acquisition, maintenance and construction of new types of steamships in the previous decades, while Paraguay, by ordering a number of ships in Europe, sought to override this advantage.

KEYWORDS: Naval Race; Naval Technology; Battle of Riachuelo

* Artigo recebido em 27 de abril de 2015 e aprovado para publicação em 12 de junho de 2015.



Em sua narrativa oficial sobre a Batalha Naval do Riachuelo, apresentada meses após o combate de 11 de junho de 1865, o então ministro da Marinha Silveira Lobo fez questão de frisar: “Não houve monitores neste memorável combate”¹. O historiador de hoje, ao ler esta afirmação, pode se perguntar o porquê do ministro destacar essa ausência. A dúvida ganha relevância quando se sabe que o monitor era uma variação inovadora de um tipo recente de belonave, o encouraçado, que despertava o desejo de várias marinhas do mundo. Obviamente, a frase precisa ser apreciada no conjunto da narrativa e do seu contexto histórico, e este artigo o fará. Mas, ainda que seja vista sozinha, a afirmação leva a questionar a possibilidade implícita de que pudesse haver monitores naquele combate. Esta possibilidade existia?

O objetivo deste artigo é, incentivado por esta pergunta, mostrar a corrida naval em que brasileiros e paraguaios competiram, nos anos que antecederam a Guerra do Paraguai, para colocar em operação navios encouraçados e buscar com isso uma vantagem frente ao seu adversário em potencial, já antevendo uma batalha pelo controle das vias fluviais da bacia do Prata. Exploraremos principalmente o lado brasileiro desta corrida em que a Marinha Imperial largou com algumas décadas de antecipação, por operar uma expressiva força naval e atualizar sua capacidade de manter e construir belonaves. Também abordaremos rapidamente o lado paraguaio, que encomendou encouraçados a estaleiros na Europa para anular a vantagem brasileira na corrida, ressaltando que o Brasil também encomendou o seu primeiro encouraçado no exterior, planejando construir outros localmente.

Cauteloso mas persistente em sua marcha, o Brasil disputou com o voluntarioso Paraguai a primazia pelos navios que poderiam controlar a estratégica Bacia do Prata, em meio às tensões que se avolumaram e levaram à guerra. Porém, os novos encouraçados não chegaram a tempo, e a Batalha do Riachuelo foi protagonizada por navios que ambos já possuíam. Não muito depois do combate, os encouraçados encomendados iniciaram suas participações no conflito (felizmente ao Império, somente pelo lado bra-

sileiro), mostrando quão perto as águas sul-americanas estiveram de um combate entre aqueles novos símbolos do poder naval.

A LARGADA BRASILEIRA, EM MARCHA CAUTELOSA E CONSTANTE

Como consequência do decreto 667 de 26 de janeiro de 1850, que estabeleceu um programa de aquisição de meios para a Armada, o Brasil encomendou à Inglaterra uma série de modernos navios de guerra de propulsão a vapor. O programa, mesmo limitado “pelo intuito de evitar pesados sacrifícios pecuniários”², representou uma grande renovação, sendo encabeçado pela fragata *Amazonas* de cerca de 1.800 toneladas, ainda com rodas de pás laterais, logo seguida das corvetas *Jequitinhonha*, *Magé*, *Beberibe* e *Viamão*, todas dotadas de hélices³. Boa parte desses nomes passaria à história como protagonistas em Riachuelo.

As aquisições atendiam a uma postura mais ativa na região do Rio da Prata, por parte do Império do Brasil, “com objetivos definidos e com processo racional de tomada de decisões, do qual participavam o Conselho de Estado, o Parlamento, o Conselho de Ministros e o Imperador”.⁴ A Marinha já vinha se organizando para manter uma divisão permanente no Rio da Prata e iniciara, desde o final da década anterior, aquisições de navios a vapor que incluíam a construção local: entre 1849 e 1850, três corvetas a vapor de 500 toneladas, denominadas *Recife*, *D. Pedro II* e *Paraense*, propelidas por rodas de pás, foram produzidas no estaleiro Ponta da Areia, de Irineu Evangelista de Sousa (barão de Mauá), além do vapor de rodas *Dom Pedro*, ligeiramente menor.⁵ Antes desses navios, em 1848, uma fragata de rodas de quase 1.000 toneladas, a *Dom Afonso*, foi construída na Inglaterra, sendo o primeiro navio a vapor de porte significativo da Marinha⁶. Essas belonaves participaram da guerra contra Oribe e Rosas (1851-1852), e em especial da “passagem de Tonelero”⁷ de 17 de dezembro de 1851, quando os vapores foram fundamentais para rebocar navios a vela que transportaram as tropas aliadas (brasileiras, argentinas e uruguaias). Ao final do conflito, assinou-se tratados de limites com o

Uruguai, garantiu-se a livre navegação e eliminou-se o obstáculo representado pelo expansionismo de Rosas à política imperial no Rio da Prata. Foi instituído um padrão para sustentar os interesses locais do Império: “A coordenação entre a ação diplomática e o poder militar, principalmente da Marinha devido à sua capacidade de bloquear Buenos Aires, único obstáculo potencial previsível à hegemonia do Império na região”.⁸

O desempenho dessas primeiras belonaves a vapor incentivou a continuidade das encomendas dos navios previstos no programa de 1850, conforme relatório do Ministro Manoel Vieira Costa sobre o ano de 1851.⁹ Ele também informou uma importante ação para aprimorar a construção de navios de guerra no Arsenal de Marinha da Corte, no Rio de Janeiro:

Ainda não foi possível obter um Constructor habil, para colocar-se á testa da Officina de construção naval, porém espero que tal falta se ha de sanar com a vinda do Brasileiro, Napoleão João Baptista Level, que á custa do Estado foi alcançar na Europa os necessarios conhecimentos. Todas as informações acerca deste individuo se reúnem para atestar sua pericia profissional, e he de se crer que, tendo sido educado nos nossos Arsenaes, possa elle conhecer os meios praticos de dirigir os operarios, como muito convêm.¹⁰

Já de volta da Europa em 1852, Level dirigiu a construção de uma pequena corveta *Ipiranga*, de 350 toneladas, primeiro navio a vapor com propulsão a hélice construído no país.¹¹ Seguiram-se obras menores até o início da construção do próximo navio de importância de Level, já no final daquela década: a corveta *Niterói* (à época grafada “Nicttheroy”) com máquina a vapor construída no próprio Arsenal.¹² Para se chegar a esse feito, foi preciso organizar desde as décadas anteriores novas instalações para manter e construir máquinas a vapor fabricadas com ferro. Também foram contratados maquinistas ingleses que, reunidos a ferreiros brasileiros, iniciaram a manutenção das cal-

deiras e máquinas no Arsenal¹³. A partir de 1845, contratou-se mais operários e mestres estrangeiros para compensar a falta de mão de obra especializada no país, como fundidores, modeladores, ferreiros, torneiros e caldeiros belgas,¹⁴ sendo que ao dos anos 1850 essa demanda continuava:

As diferentes Officinas do Arsenal resentem-se da falta de operarios, que não se podem obter no paiz, por não os haver; sendo por isso necessario continuar no sistema de contractal-os na Europa, não obstante o máo resultado, que tem tido os ajustes até agora feitos, principalmente o que toca aos operarios Belgas: pois que dos 60, que vierão ultimamente, existe hoje pouco mais de metade, em consequencia de terem os outros desertado, e não ser possível aprehendel-os, apezar das diligencias para esse fim empregadas.¹⁵

Assim como o Engenheiro Level foi estudar na Europa a construção de cascos de desenho moderno, os militares Gomes de Matos e Carlos Braconnot foram para lá mandados para estudar a construção de máquinas a vapor. De volta, o primeiro assumiu a direção da então denominada Oficina de Máquinas, tendo Braconnot como ajudante, e ambos projetaram e construíram no Arsenal as máquinas da corveta *Vital de Oliveira* e do aviso *Taquary*¹⁶. Braconnot sucedeu Matos na direção da oficina em 1863¹⁷ e, daí até 1870, nada menos do que uma dúzia de belonaves feitas no Arsenal teve cascos projetados e construídos sob a direção de Level e máquinas projetadas e construídas sob a direção de Braconnot¹⁸.

A década de 1860 também viu a Marinha Imperial atualizar-se com os últimos avanços da artilharia, quando eram adotados tubos raiados para conferir maior precisão aos projéteis, ao lhes imprimir movimento giratório. No início de 1861, o ministro da Marinha Almirante Joaquim José Ignacio (que no futuro comandaria a Força Naval na segunda metade da Guerra do Paraguai e receberia o título de visconde de Inhaúma) reportava avanços que exigiriam “o abandono-

no das peças e armas” então empregadas nos navios brasileiros para “substituição por canhões modernos”.¹⁹ Considerando que havia divergências na própria Europa entre adeptos do canhão raiado francês, julgado por muitos superior aos ingleses Armstrong e Whitworth, o ministro pretendia “incumbir a algum dos nossos Officiaes o estudo d’esta especialidade, a fim de colligir dados”, guiando sua escolha “por ocasião de armar-se a Corveta ‘Nichteroy’ que proximoamente será lançada ao mar do estaleiro do Arsenal da Corte.”²⁰ Em maio de 1862 foi enviado à Europa o oficial Henrique Antônio Baptista, nomeado diretor de Artilharia em setembro de 1860, para estudar os novos canhões, o que resultou na opção pelo sistema Whitworth²¹. Os primeiros seis canhões Whitworth chegaram ao Brasil em 1864 para rearmar a corveta *Niterói*, que entrara em serviço com canhões antigos, provisórios.

A ROTA DA TECNOLOGIA, NO INÍCIO DA DÉCADA DE 1860

O novo armamento era a última de uma sequência de atualizações tecnológicas elencadas pelo Ministro Ignacio em 1861, e que a Marinha tentava acompanhar desde a década anterior:

As tentativas e ensaios, que n’aquella época se annunciavão apenas apoiadas na theoria, são hoje outros tantos problemas resolvidos, e sancionados pela pratica. O emprego do helice, como propulsor mecânico, veio desvanecer todas as duvidas, e acabar as hesitações, que fazião vacillar na escolha de um plano normal. A Marinha de vela está condemnada como agente de guerra; e o Navio mixto de grande força, julgado pela experiencia, é geralmente proclamado o elemento principal das futuras frotas de combate. Isento dos defeitos, que prejudicavão aos Vapores de rodas, reune elle ás qualidades nauticas e militares, que recommendavão os antigos Navios de vela, maior velocidade na marcha, mais presteza nos movimentos, mais certeza e

efficiencia nas evoluções. Se os nossos meios, e as urgências do paiz não nos permitem alimentar poderosas Esquadras, capriche-mos na organização militar da nossa Marinha, esforcemo-nos, para que os nossos Navios, embora poucos, sejam bem construidos, superiormente armados e guarnecidos, e por esta fórma consigamos compensar a inferioridade do numero.²²

Este trecho do relatório sugere que a Marinha se mantinha atenta à evolução dos navios de guerra e ao que era necessário fazer, dentro das limitações técnicas e financeiras do país, para alcançar esses avanços em propulsão, artilharia e qualidade de construção. Porém, Ignacio não mencionou, entre os navios pretendidos, encouraçados como os que despontavam naquela mesma época na Europa. Um era o pioneiro francês *Gloire*, encomendado em 1858 e já finalizado à época do relatório, com casco de madeira protegido por placas de ferro, deslocando cerca de 5.600 toneladas.²³ Outro era o britânico *Warrior*, encomendado em 1859, com mais de 9.000 toneladas, tendo tanto as couraças quanto o casco construídos em ferro.²⁴

Difícilmente o ministro ignoraria a existência desses navios prontos ou em finalização, assunto debatido nos círculos navais da época. Mesmo porque a introdução dos encouraçados fazia parte de um contexto de avanços na artilharia que, pelo seu relato, eram acompanhados. Vale frisar que a proteção com ferro era a resposta, que vinha desde as barcaças encouraçadas da ainda recente Guerra da Crimeia (meados da década de 1850), à evolução tecnológica dos canhões e projéteis. A ausência pode ser explicada por uma certa restrição que, à época, se fazia na Marinha a cascos de ferro para operação nas águas brasileiras, por não haver ainda um bom dique no país para limpeza dos fundos dos navios. Também faltavam a experiência e o maquinário para manter e reparar cascos metálicos, pois a ênfase da capacitação com metais voltava-se à manutenção e à construção de caldeiras e máquinas. É possível também dizer que a rivalidade franco-britânica, que gerou os encouraçados, não era direta-

mente relevante para um país que se preocupava mais com seus vizinhos do Prata. Mas o alerta soaria em breve.

A BATALHA DE HAMPTON ROADS REPERCUTE NA MARINHA IMPERIAL

Em maio de 1862, o mesmo ministro apresentou o relatório das atividades do ano anterior, destacando um fato ocorrido apenas dois meses antes, em março de 1862, no Continente Americano. O mundo repercutia a notícia da batalha de Hampton Roads, durante a Guerra de Secessão dos Estados Unidos (1861-1865), o primeiro combate entre encouraçados. Navios que agora fariam parte da sequência de evolução naval apresentada por Ignacio:

O material de que dispomos, satisfaria as necessidades do nosso serviço em circunstancias normaes; se attendermos, porém, ás eventualidades que podem surgir, se pesarmos a conveniencia de crear uma reserva para fazer face não só á taes eventualidades como a substituição dos vasos que vão se inutilizando por accidentes no mar ou imprestabilidade, reconheceremos quanto importa prover por novas construcções ao augmento da nossa Armada. (...) quando presenciamos em poucos annos o Navio á vapor supplantar o de vela, o Navio mixto conquistar a preeminência sobre aquelle, a Fragata encouraçada pôr em duvida a excelência d'este; e, finalmente, a machina de guerra Americana, ao mesmo tempo casamata e navio, fortaleza e ariete, ameaçar de completo e total aniquilamento as demais fortes Esquadras, as mais bem combinadas Frotas, cumpre não avançar ás cegas, é mister marchar certo, e de accôrdo com um plano maduramente discutido e adoptado; seguir, enfim, a prudente reserva das grandes Nações marítimas, que sorprendidas pelas proesas do *Merrimac* e *Monitor*, prescrutão o alcance e consequencias de semelhante innovação na guerra maritima.²⁵

O trecho menciona, logo no início, eventualidades que podiam fugir de “circunstâncias normais”, aconselhando a construção de novos navios. Qual era o contexto para essa precaução? Quatro anos antes, em 1858, foi assinado um convênio entre brasileiros e paraguaios para a livre navegação no Rio Paraguai, uma trégua na disputa que os dois países travavam pela sua bacia. Antes do convênio, um acordo de 1856 não impediu que os paraguaios dificultassem, “por meio de regulamentos, a passagem de navios brasileiros que rumavam para Mato Grosso”²⁶, levando o Império a considerar a possibilidade de guerra com o vizinho. Mesmo com essa relativa trégua, a observação da política interna e externa dos países do Prata aconselhava a preparação para a guerra: no Paraguai, ascendeu Francisco Solano López, almejando maior influência regional; a Confederação Argentina se reuniu sob Mitre, após passar por difíceis períodos de enfraquecimento; no Uruguai, o governo de Bernardo Berro se mostrava contrário ao centralismo de Buenos Aires, por ser aliado comercial e político dos federalistas das províncias argentinas de Entre Rios e Corrientes.²⁷

Voltando às questões navais relatadas pelo Ministro Ignacio, este agora destacava que a fragata encouraçada colocava em dúvida a proeminência do navio de propulsão mista e sem couraça (do mesmo tipo da nova corveta *Niterói*). Dúvida transformada em certeza com o desempenho dos encouraçados que protagonizaram o primeiro combate entre navios do tipo: o *Merrimac* e o *Monitor*, vistos como capazes de aniquilar esquadras convencionais.

Logo depois, em seu relatório, o ministro deu o rumo a seguir: “O Brasil não pôde ter a velleidade de imitar os grandes armamentos da França e da Inglaterra, mas não deve consentir que potencias menos poderosas lhe tomem a dianteira.”²⁸ Os grandes armamentos franceses e britânicos eram, evidentemente, navios do porte do *Gloire* francês e do *Warrior* inglês, e não os encouraçados menores e de emprego mais restrito como o *Merrimac* e o *Monitor*. Quanto a não permitir que potências menos poderosas tomassem a dianteira do Brasil, pode-se interpretar



que o ministro se referiu aos Estados Unidos, que embora fosse um poderoso país, (mesmo dividido pela guerra) não era ainda uma potência naval. Sua marinha estava em estado precário, agravado pelo conflito, com pouco mais de 40 navios de todos os tipos, cerca de metade a vapor.²⁹ Esse número é inferior ao que a Marinha Imperial alinhava à mesma época, com 60 navios: 50 dotados de canhões e, destes, nada menos do que 30 a vapor.³⁰

Uma interpretação mais plausível pode ser voltada à própria região do Prata pois, afora questões relacionadas ao prestígio, seria pouco provável um embate do Brasil com os Estados Unidos – embora ocorressem escaramuças durante o conflito americano devido aos sulistas fazerem guerra de corso nas costas brasileiras³¹. Possivelmente Ignacio se referia, quanto a esquadras bem combinadas, à própria Marinha Imperial. E, quanto às ameaças, o mais provável é que se referia a vizinhos tomar a dianteira do Brasil, equipando-se com navios como o *Merrimack* e o *Monitor*. Tanto que, na sequência de seu relatório, o ministro informou ter nomeado uma comissão para discutir o assunto e fazer propostas para novas belonaves. À frente da comissão ficou o então Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa, barão de Tamandaré (futuramente marquês e comandante da Força Naval do Brasil na primeira metade da Guerra do Paraguai, e hoje Patrono da Marinha). Dos resultados trataremos a seguir, após descrever o combate de Hampton Roads e seus protagonistas, que tanta apreensão causaram.

Naquele ano de 1862, uma esquadra da União bloqueava a estratégica saída para o mar dos Estados Confederados da América na Baía de Chesapeake (Virginia, EUA), num ponto conhecido como Hampton Roads. Na mesma região, os sulistas haviam capturado o principal estaleiro norte-americano, Norfolk, apossando-se de uma fragata abandonada, de propulsão mista, a *Merrimack*. Os Confederados decidiram reconstruí-la como um encouraçado, montando uma casamata de ferro sobre o casco, praticamente desde a linha d'água³². Dentro da casamata ficou abrigada uma bateria principal de nove canhões de calibres entre 7 e 9 polegadas³³.

O navio, rebatizado como *Virginia* mas que passou à história com seu nome original, também recebeu na proa um esporão (aríete) para abalroar os costados dos navios que bloqueavam Chesapeake. Ao descobrir as intenções confederadas, a União se apressou para construir um projeto inovador do engenheiro sueco John Ericsson³⁴, e assim nasceu o *Monitor*, menor que o *Merrimack* e de borda livre ainda mais reduzida, permitindo a diminuição da área a ser protegida. Ao invés de uma volumosa casamata abrigando vários canhões, o navio concentrava seu armamento numa única e pesada torre, dotada de amplo movimento giratório, com dois canhões de 11 polegadas. Inaugurava-se um conjunto de características que seria seguido em projetos de encouraçados por décadas, avançando pelo século XX, e que ganharam o nome de “monitores” para homenagear o pioneiro do conceito.

A corrida para pôr em ação o primeiro encouraçado das Américas foi ganha pelo *Merrimack*, mas apenas por um dia. Em 8 de março de 1862, o encouraçado sulista engajou os navios de madeira que bloqueavam a baía, destruindo as fragatas *Cumberland* e *Congress* com ataques de canhão e de esporão. Reiniciou o combate na manhã do dia 9, mas encontrou o recém-chegado encouraçado da União à frente de seu primeiro alvo do dia, a fragata *Minnesota*, logo recebendo os primeiros disparos do *Monitor*.³⁵ Seguiu-se um combate de horas, sem que um conseguisse destruir o outro, e que entrou para a posteridade por mostrar aos círculos navais do mundo que o bloqueio naval, com belonaves de madeira, estava em cheque. Mesmo sendo o *Merrimack* um navio adequado apenas para águas abrigadas ou costeiras devido à pequena borda livre, o fato é que essas eram justamente as principais áreas para se fazer bloqueios navais. E mais: o navio foi construído de maneira improvisada pelo lado mais fraco, industrialmente, da guerra americana, mostrando que o encouraçado não era mais monopólio de potências navais e industriais como a França e a Inglaterra. A chegada do *Monitor* salvou os navios de madeira e mostrou que, para deter um encouraçado, só outro encouraçado.

PREOCUPADO COM O PRATA, O BRASIL ENCOMENDA UM ENCOURAÇADO

Como a Marinha Imperial viu essa evolução? Ainda em 1862, o Partido Liberal substituiu o Conservador no governo do Império do Brasil, sendo esta mais uma mudança política a se somar às que já mencionamos nos Estados Platinos. Foi empossado um novo ministro da Marinha, o chefe de esquadra Joaquim Raimundo de Lamare, que no relatório apresentado no ano seguinte mencionou Hampton Roads e as ações propostas após o seu estudo:

Que plano devemos seguir no aumento da nossa marinha, dizem bem alto os factos que, depois do combate de Hampton-Roads, teem geralmente preocupado as nações marítimas, abrindo vasto campo á discussão e delucidação do assumto. Quaisquer que sejam as modificações e melhoramentos que a industria moderna tenha de ainda introduzir na arte de construir navios e na fabricação dos engenhos de guerra, parece fóra de controvérsia que os navios encouraçados constituirão no futuro o elemento principal, se não unico, das frotas de combate. Essa transformação nos meios de ataque e de defeza, não deve ser encarada com a desconfiança d'aqueles que a reputão uma inovação ainda pouco segura e não autorizada pela sancção da experiencia, visto como, não é mais do que uma consequencia lógica da applicação do vapor e do emprego do ferro nas construcções navaes.³⁶

Percebe-se claramente o argumento da evolução lógica das belonaves para justificar a necessidade de navios encouraçados para a Marinha. Decidiu-se transformar essa visão em especificações reais, que ficaram a cargo do engenheiro Level e do oficial Baptista:

Na dificuldade de avaliar por mim mesmo os resultados contradictorios de experiências, que, a tão dilatada distancia, se succedem quase quotidianamente; te-

meroso de guiar-me por noticias e informações umas vezes parciaes, outras infieis e sempre exageradas, na fé das quaes é impossível separar a verdade do erro, o verosimil do absurdo, commissionei o 1º constructor capitão tenente honorario Napoleão João Baptista Level para ir á França e Inglaterra estudar o assumpto, na parte relativa á sua profissão, e exigi do Capitão Tenente Henrique Antonio Baptista, que ali se achava, informações concernentes á artilharia. O primeiro dos citados officiaes, regressando a esta corte no mez de março ultimo, apresentou-me em resultado de suas investigações os planos e modelos para a construcção de uma corveta e duas canhoneiras. Segundo o seu parecer, devem taes navios ser feitos inteiramente de ferro (...).³⁷

Como vimos, os canhões adotados foram do sistema Whitworth, justificados "por sua duração, simplicidade e certeza do tiro."³⁸ Quanto ao envio de Level à França e à Inglaterra, trata-se da repetição da decisão da década anterior, quando este se capacitou na construção de cascos modernos. Level voltou com planos para uma corveta e duas canhoneiras, todas encouraçadas, e decidiu-se que estas últimas seriam construídas no Arsenal:

Considerando quanto importa habilitar operarios nacionaes em obras d'essa aceroguar no paiz o desenvolvimento de uma industria de que essencialmente dependem as marinhas modernas, entendo que devemos effectuar no arsenal da corte, pelo menos, a construcção das canhoneiras, além de amestrarmos o pessoal das nossas officinas, e tornal-o apto á execução de obras de maior vulto. Para isto, porém, carecemos de algumas machinas e ferramenta indispensaveis á fabricaçã das chapas e á adaptaçã das couraças, que convirá encomendar antecipadamente a Europa, e cujo preço ali é orçado em cerca de 2,803 £.³⁹



Os planos de Level indicavam que a corveta de 60 metros de comprimento teria uma casamata abrigando oito canhões (quatro por bordo, prevendo-se também aberturas na casamata voltadas à proa e à popa, para reposicionar as armas para tiros no sentido longitudinal). As canhoneiras seriam um pouco menores, com apenas quatro canhões (dois por bordo). Como as relações diplomáticas do Brasil com a Grã-Bretanha estavam rompidas e o ânimo popular exacerbado devido à “Questão Christie”⁴⁰, a corveta foi encomendada à companhia francesa “Forges & Chantiers de la Méditerranée” em janeiro de 1864, com previsão de entrega em 12 meses.⁴¹ Curiosamente, os ânimos exaltados pela Questão Christie levaram a população a contribuir com fundos para a compra desse navio, por meio de subscrição pública⁴².

Enquanto ainda se planejava a construção das duas canhoneiras encouraçadas no Brasil, o Arsenal de Marinha da Corte se mantinha em plena atividade, seja construindo uma corveta de madeira semelhante à *Niterói*, a *Vital de Oliveira*⁴³ (que ocuparia a carreira principal até 1867), seja atendendo a uma necessidade muito mais urgente: colocar a frota existente em condições de atuar no conflito que se avizinhava. As tensões no Prata tornavam imperativa a reforma da maior quantidade possível de navios já em serviço, sendo contratados mais operários para o Arsenal⁴⁴. Estes, junto aos engenheiros Level e Braconnot, dedicavam a maior parte do tempo a remendar e reconstruir navios, com destaque para os reforços estruturais e a substituição da quilha realizados na fragata de rodas *Amazonas*⁴⁵, que em breve se mostrariam cruciais para o sucesso na Batalha do Riachuelo, como veremos.

As disputas entre Uruguai e Argentina contribuía para a tensão reinante, com os argentinos apoiando rebeldes *colorados* que se opunham ao presidente uruguaio Bernardo Berro. Os dois países romperam relações diplomáticas. Já o Presidente Solano López do Paraguai tomou de vez o partido do Uruguai, ao mesmo tempo em que o Gabinete Liberal do Brasil se preocupava com um conflito entre estancieiros do Rio Grande do Sul e o governo *blanco* uruguaio, que restringia os negócios dos gaúchos no Uruguai. Po-

rem, uma intervenção brasileira no Uruguai era vista como oportunidade: serviria para aplacar críticas populares aos liberais, vistos como fracos na Questão Christie, além de atender aos interesses da política externa na região do Prata, reforçando o papel do Brasil no Uruguai, frente à Argentina⁴⁶.

No início de 1864, a guerra civil irrompeu na República Oriental e levou ao poder Manuel Aguirre, contrário à política Imperial. O Brasil reagiu mandando não só uma missão diplomática ao Uruguai, mas uma esquadra de 19 navios a vapor, comandada pelo Vice-Almirante Tamandaré, força que incluía a recém-reformada fragata de rodas *Amazonas* e a nova corveta *Niterói*⁴⁷, já armada com os canhões Whitworth⁴⁸. Mais uma vez, o poder naval se apresentava para servir à política brasileira no Prata. Tropas se concentraram no Rio Grande do Sul para uma invasão ao Uruguai, a ser apoiada pela Marinha e, em 20 de outubro, Tamandaré assinou um acordo com o líder colorado uruguaio Venancio Flores, estabelecendo a cooperação entre as forças de ambos para os combates que derubariam Aguirre.⁴⁹ Tropas brasileiras invadiram o Uruguai em apoio às forças de Flores, cercando a localidade de Paissandu. Essas ações contaram com o apoio de fogo dos navios da Esquadra. Ocupada Paissandu, em janeiro as tropas seguiram para Montevideu. Em 20 de fevereiro, com o apoio dos comerciantes uruguaios prejudicados pelo bloqueio brasileiro ao porto, e também com a concordância argentina, Venancio Flores assumiu a presidência do Uruguai⁵⁰.

O PARAGUAI ENCOMENDA ENCOURÇADOS E ENTRA NA CORRIDA NAVAL

Desde muito tempo, o Paraguai vinha se preparando militarmente, com ênfase em suas forças terrestres, visando uma expansão à custa de seus vizinhos do Prata para assegurar o acesso ao mar sem ingerência de Argentina e Brasil. Quando Solano López ainda era ministro da Guerra do governo de seu pai, Carlos López, foi elaborado um orçamento para aquisições de guerra e preparou-se a convocação de cidadãos entre 17 e 40 anos de idade para o serviço militar.⁵¹

A preparação da Marinha Paraguaia demorou mais para começar. Porém, ganhou caráter de urgência no início de 1864, quando o já presidente Solano López enviou o diplomata Don Candido Barreiro como representante do Paraguai junto aos governos da Inglaterra e da França, com a missão adicional de comprar monitores encouraçados naqueles países. O objetivo era enfrentar a maior potência naval da região, o Brasil⁵². Em meados do ano, autorizou-se a construção de dois encouraçados, com planos elaborados pela empresa londrina John & Alfred Blyth. A companhia, que não construía navios, abriu uma concorrência entre estaleiros britânicos, e isso fez a informação sobre as encomendas circular e chegar aos ouvidos da diplomacia brasileira, que passou a acompanhar o assunto à distância.⁵³ Do luxo da distância não dispunham os comandantes dos navios brasileiros desdobrados no Prata, pois estavam no centro das ações, preparando-se para um combate com o Paraguai. Só o tempo poderia dizer se um combate envolveria encouraçados de um, de outro ou de ambos os lados.

Em outubro, o secretário de Assuntos Estrangeiros do Reino Unido, John Russel, autorizou o início da construção dos dois encouraçados para o Paraguai, encomenda que logo cresceu para quatro navios: o estaleiro Willian Laird & Sons começou a construir o *Minerva* e o *Bellona*, enquanto o Dudgeon Brothers construía o *Triton* e o *Meduza*.⁵⁴ O Paraguai não possuía infraestrutura para manter ou mesmo sonhar com a construção local de navios desse tipo, como o Brasil, e largou bem mais tarde para a corrida pela última tecnologia naval, compensando o atraso com maior quantidade de encomendas. Estas contrastavam com a do único navio encomendado à França pelo Império, a corveta encouraçada *Brasil*, cujo lançamento deu-se em 23 de dezembro de 1864. Outro estaleiro francês recebia àquela época o pedido para um quinto encouraçado paraguaio, do tipo monitor, o *Nemesis*.⁵⁵ Naquele momento, a única vantagem brasileira parecia ser a construção em estágio mais avançado de seu navio. Mas outra vantagem se somaria: a precipitação de Solano López.

López não esperou pela entrega de seus cinco encouraçados. Incrivelmente, tam-

bém não esperou pela entrega de armas ainda mais importantes para aquela guerra: 36 canhões raiados de grosso calibre contratados à Krupp alemã, e que tornariam a já poderosa fortaleza de Humaitá um obstáculo capaz de deter até encouraçados⁵⁶. López apostou que naquele momento o Brasil não seria capaz de reagir com mais tropas a uma ação paraguaia. Em novembro de 1864, os paraguaios apresaram um navio mercante brasileiro em Assunção, o *Marquês de Olinda*, e no mês seguinte, enquanto a frota e as tropas brasileiras ajudavam a derrubar o governo do Uruguai, o Exército Paraguaio invadiu Mato Grosso. Nos meses seguintes, o Paraguai invadiu Corrientes (Argentina) e o Rio Grande do Sul.⁵⁷

Assim começou a Guerra do Paraguai, ou da Tríplice Aliança (Brasil, Argentina e Uruguai). Como previu López, as tropas brasileiras não puderam reagir imediatamente a múltiplas invasões. Quem reagiu com rapidez foi a Marinha. De sua frota em operação no Prata foi aprestada uma divisão que, nos primeiros meses de 1865, começou a subir o Rio Paraná para bloquear a comunicação do Paraguai com o exterior⁵⁸. Belonaves de madeira preparavam-se para fazer um bloqueio semelhante ao que, poucos anos antes, navios do mesmo tipo tentaram sustentar nos Estados Unidos até serem atacados por um encouraçado. Entre os navios que subiram o rio não estava a corveta *Niterói*, cujos quase seis metros de calado desaconselhavam a aventura. Felizmente para a Marinha, os navios mais antigos e de menor calado, reformados nos anos anteriores, eram adequados à viagem. A *Niterói*, pensada para outro tipo de guerra, teve seus seis novíssimos canhões Whitworth transferidos para as bem menores *Parnaíba*, *Belmonte* e *Araguari*. Da *Niterói*, que ficou no estuário, despachava o Almirante Tamandaré, o que é atestado pela correspondência que trocou naqueles meses.⁵⁹

O MEMORÁVEL COMBATE EM QUE NÃO HOUE MONITORES: RIACHUELO

Em maio de 1865, as belonaves comandadas pelo chefe de divisão Francisco Manoel Barroso da Silva já atuavam no Rio

Paraná, em apoio aos argentinos que combatiam forças paraguaias ocupantes de Corrientes. Os paraguaios se retiraram mas, sob o argumento de não encalhar a frota numa perseguição aos navios do Paraguai que faziam a retirada, Barroso manteve os seus fundeados nas proximidades do arroio Riachuelo.⁶⁰ Isso incentivou López, em 9 de junho, a ordenar um ataque de nove navios mercantes improvisados com canhões, entre eles o brasileiro *Marquês de Olinda*, que rebocavam chatas artilhadas e cujo objetivo era capturar a divisão de também nove navios da Marinha Imperial, comandada por Barroso: *Amazonas*, *Jequitinhonha*, *Beberibe*, *Belmonte*, *Parnaíba*, *Mearim*, *Araguari*, *Iguatemi* e *Ipiranga*. A escuridão da madrugada deveria garantir a surpresa, mas a partida atrasou. Com isso, na manhã de 11 de junho de 1865 as guarnições da Marinha Imperial avistaram a chegada do ataque e, perdida a surpresa, os navios paraguaios se dirigiram ao Riachuelo para a proteção de 22 canhões instalados na margem do Paraná, sob o comando do Coronel Bugrez, onde também estavam dois mil soldados do Paraguai.⁶¹ Desencadeou-se a famosa batalha naval que não é objetivo deste artigo descrever, pois outros autores já o fizeram, e ainda o farão, em detalhes. O foco deste texto está apontado para a corrida pela tecnologia naval que precedeu o combate, e nesse sentido vamos destacar alguns lances da batalha que ajudam a entendê-la.

A *Belmonte*, que recebera canhões da corveta *Niterói*, esteve entre as primeiras belonaves a se movimentar na direção dos navios paraguaios. Barroso, vindo mais atrás com a capitânia *Amazonas* e a maior parte da divisão, comandou uma guinada a bombordo (manobra que até hoje é motivo de controvérsia), deixando a *Belmonte* sozinha frente à artilharia paraguaia. A última tecnologia de artilharia, que a *Belmonte* levava a bordo, pouco pôde fazer para evitar que a velha tecnologia de seu casco de madeira sofresse duro castigo da artilharia paraguaia, a despeito desta só possuir canhões ultrapassados. Com 37 rombos reportados no costado e embarque de muita água, a *Belmonte* foi encalhada para não afundar. Barroso, em socorro ao navio e a

outros acossados pelos paraguaios, como a *Jequitinhonha* e a *Parnaíba*, finalmente deu a volta pelos canais estreitos onde se podia navegar com o calado da fragata *Amazonas* e aproximou-se, liderando as belonaves restantes.

Tanto quanto os homens que a comandaram, a proa da veterana *Amazonas*, cuja quilha e partes estruturais importantes haviam sido reforçadas⁶², passou a ser parte protagonista da ação, tal qual o esporão do encouraçado *Merrimack* dos Confederados havia sido responsável, três anos antes (mesma época em que a *Amazonas* era reparada) pelos danos no navio de madeira *Cumberland* da União. Chocando-se contra o frágil costado do navio paraguaio *Jejuí* e mesmo sem ter o esporão do *Merrimack*, a proa da *Amazonas* penetrou o casco do adversário e resistiu. A boa manobrabilidade conferida pelas rodas de pás laterais da capitânia – tecnologia ultrapassada e mais vulnerável à artilharia adversária que hélices, porém vantajosa num ambiente de águas rasas e canais estreitos – permitiu que o ataque rapidamente se repetisse em outros navios paraguaios, o *Marquês de Olinda* e o *Salto Oriental*. A batalha foi em boa parte decidida pela decisão de empregar a *Amazonas* como um encouraçado dotado de esporão, e essa conexão entre as ações de abalroamento em Hampton Roads e Riachuelo não são apenas uma opinião do historiador de hoje. Voltemos ao relato oficial referenciado no início deste artigo para ver a conexão nas palavras do Ministro Silveira Lobo:

O exemplo dado serve hoje de thema á novas apreciações, e pretende-se que muito vale na arte da guerra. Não houve monitores neste memoravel combate; mas o gênio militar do nosso chefe supprio a deficiência, fazendo ariete do seu proprio navio, vapor de rodas, e de calado superior ao que convinha ao atrevimento das evoluções. As honras da jornada pertencerão ao *Amazonas*. Resoluto e impávido elle só accometeu quatro vapores inimigos, e enquanto deixava o primeiro afundando-se, dava a cada um dos outros igual destino. (...) a historia discutirá a impor-

tancia d'essa victoria, que, a não ser nossa, daria aos paraguayos o dominio no Rio da Prata, até que lenta e difficilmente obtivessesmos a desforra.⁶³

Quando Silveira Lobo menciona o fato de não haver monitores naquele combate, acaba por revelar, como destacamos no início do texto e buscamos mostrar ao longo da explanação, a expectativa de que poderia haver encouraçados na batalha. Na falta destes, coube à velha fragata de rodas atacar como os navios tão almeçados, mas não incorporados a tempo. Apesar de hoje a vitória parecer sobrevalorizada pelo ministro, no sentido de acelerar o final da guerra – afinal, sabemos o quanto ela durou, o que Silveira Lobo não poderia prever – sua importância estratégica é patente. Se a batalha não acarretou o final da guerra, serviu para decidir seus rumos, ao destruir o poder naval adversário e impedir a invasão da província argentina de Entre Rios e o reforço às tropas invasoras do Rio Grande do Sul. Consolidou-se o bloqueio ao Paraguai, que não pôde receber armamentos pelo Prata⁶⁴, o que incluiu armas os cinco encouraçados em construção na Europa, os quais mudariam em breve de bandeira – assunto que faz parte das derradeiras considerações, a seguir.

CONSIDERAÇÕES FINAIS, FACTUAIS E CONTRAFACTUAIS

Enquanto os fatos acima se sucediam nas águas do Rio Paraná, as coisas andavam bem mais devagar na França, impedindo que a corveta encouraçada *Brasil* chegasse ao teatro de operações antes da Batalha do Riachuelo. O problema não foi o tempo de construção, pois o estaleiro francês prontificou o navio vários meses antes do combate, em 2 de março de 1865, quando passou a arvorar a bandeira do Império. Porém, quatro dias depois a sua saída da França foi embargada pelo Governo Francês, sob o argumento de atender aos deveres da neutralidade, tanto em relação à guerra no Uruguai (já terminada), quanto no Paraguai (no seu início). O tempo foi passando, e somente em junho o barão de Penedo, em missão espe-

cial, conseguiu convencer a França a levantar o embargo.⁶⁵ A corveta *Brasil* foi liberada apenas em 9 de junho, dois dias antes da Batalha do Riachuelo, deixando a França em 1º de julho e chegando ao Rio de Janeiro no dia 29 do mesmo mês⁶⁶. Isso mostra que, caso não se tivesse embargado sua saída, haveria tempo suficiente para chegar ao Brasil e participar da batalha que prescindiu dos encouraçados – isso se notícias de sua chegada não antecipassem o ataque de López aos navios brasileiros que bloqueavam o Rio Paraná. Mas isso é, como indica o subtítulo destas considerações finais, apenas uma reflexão contrafactual. Como fato, podemos destacar que o incidente foi devidamente anotado pelo novo ministro da Marinha, Francisco Xavier Pinto Lima, para provar que era “mister libertarmos-nos de dependencia estranha, aperfeiçoando e elevando as fabricas do estado á posição de nos poder supprir, em qualquer emergencia, o material de guerra, que nos for preciso, e que a nascente industria nacional não poderá tão cedo fornecer-nos”⁶⁷. Vale lembrar que embargos do tipo existem até hoje: ao tempo da finalização deste artigo, continuava incerto o destino de dois navios anfíbios encomendados à França pela Rússia, em pleno século XXI, e cuja entrega vem sendo adiada sob o argumento da participação russa na atual guerra civil na Ucrânia.

Continuando esse diálogo final entre o factual e o contrafactual, podemos relembrar que ao menos um encouraçado destinado ao Paraguai, o *Nemesis*, estava em construção na França em outro estaleiro, à mesma época em que se finalizava a corveta *Brasil*. E o fato é que, embora o Império não conseguisse receber sua corveta encouraçada a tempo da Batalha do Riachuelo, o Paraguai também não conseguiu receber do mesmo país o seu *Nemesis*, do tipo monitor. Nem pôde receber qualquer um dos outros encomendados à Inglaterra. Caso os tivesse recebido a tempo ou mesmo se os tivesse encomendado antes, podemos conjecturar se os navios de madeira do Império conseguiriam se defender de monitores numa batalha como Riachuelo. Caso a corveta *Brasil* chegasse antes dos encouraçados paraguayos, é provável que a estratégia de López ainda



seria dela se apoderar, numa ação como a de Riachuelo (inicialmente voltada à captura das belonaves brasileiras, como vimos). Afinal, López continuou a ordenar investidas do gênero contra os encouraçados que o Império passou a operar nos meses e anos seguintes. Podemos também conjecturar, caso tanto o Brasil quanto o Paraguai conseguissem receber seus primeiros encouraçados antes da fatídica batalha, se veríamos na América do Sul um combate de Hampton Roads às avessas, com os canhões montados na casamata da corveta encouraçada *Brasil* defendendo uma frota de navios de madeira dos disparos das torres de um monitor paraguaio chamado *Nemesis*, em mais um exemplo de reflexão contrafactual.

Os fatos, porém, foram favoráveis ao Império. Em meados de 1865, com a ofensiva paraguaia brecada tanto nos rios quanto em terra em meados de 1865, e com a balança pendendo para a Tríplice Aliança, intensificaram-se os contatos entre Brasil e Inglaterra para se reatar as relações, rompidas desde 1863. O caminho foi tortuoso, com várias divergências e até mesmo suspensões da negociação⁶⁸, mas as coisas se encaminharam e as desculpas formais britânicas foram apresentadas em 23 de setembro de 1865 ao Imperador D. Pedro II, poucos dias após este presenciar a rendição de mais de 5.000 soldados paraguaios na cidade gaúcha de Uruguaiana.⁶⁹ Restabelecidas as relações, a diplomacia do Império pôde efetivamente

bloquear os esforços do Paraguai em obter apoio internacional e armas⁷⁰, e os encouraçados encomendados por López acabaram incorporados pelo Brasil. Encomendas de chapas de ferro e maquinário industrial na Inglaterra também permitiram finalizar as primeiras canhoneiras encouraçadas que, desde o início do ano, eram construídas com cascos de madeira no Arsenal de Marinha da Corte (atendendo ao planejamento já apresentado aqui).

Mas essa história, assim como a das batalhas que esses e outros navios travariam nos anos seguintes, fogem ao escopo deste artigo⁷¹. Cabe aqui salientar que os fatos e as considerações contrafactuais acima podem ser objetos de reflexão, para o leitor deste artigo, sobre a necessidade de uma marinha ser capaz a qualquer tempo de obter, operar, manter, projetar e construir navios de guerra que representem a tecnologia mais avançada possível. A corrida que antecedeu a Batalha do Riachuelo mostra o quanto importou ao Brasil ter largado na frente de seu futuro adversário, ainda que num ritmo lento e constante, e ainda que o "memorável combate" fosse travado por navios que não representavam a última tecnologia existente, mas que em poucos meses poderiam ser substituídos por modernas belonaves, que eram a meta principal da corrida. Já se disse que esquadras não se improvisam, e essa corrida pela tecnologia naval mostra que, ao invés de lutar contra o tempo, importa aproveitá-lo.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. A batalha naval do Riachuelo: uma visão micro-histórica. *Navigator*, Rio de Janeiro, v. 2, n.3, pp. 72-84, jun. 2006.

CAMINHA, João Carlos. *História marítima*. Rio de Janeiro: BIBLIX, 1980.

CARVALHO, Avanir B. O chanceler Bismark e a Marinha Imperial Brasileira. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 131, n. 4-6, pp.73-80, abr.-jun. 2011.

DONATO, Hernani. *Dicionário das Batalhas Brasileiras*. Rio de Janeiro: BIBLIX, 2001.

DORATIOTO, Francisco. *Maldita guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p. 33.

_____. Poder naval e política externa do Império do Brasil no Rio da Prata: 1822-1852. *Navigator*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 12, pp. 9-20, dez. 2010.

GRATZ, George A. The Brazillian Imperial Navy Ironclads, 1865-1874. *Warship*. London, Conway Maritime Press, v. 1999-2000.

GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História: 1822 – 1899*. Rio de Janeiro: AMRJ, 1965.

GUEDES, Max Justo. "A Marinha na época de Ferrez". In: COUTO, Ronaldo Graça (ed.) *A Marinha por Marc Ferrez*. Rio de Janeiro: Index, 1986.

LENTON, H. T. *Navios de guerra*. São Paulo: Melhoramentos, 1981.

MARTINI, Fernando Ribas De. Construir navios é preciso, persistir não é preciso: a construção naval militar no Brasil entre 1850 e 1910, na esteira da Revolução Industrial. 2014, 214 p. Dissertação (Mestrado em História). USP. São Paulo.

MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado. "A Marinha Imperial – 1870 a 1889". In: MINISTÉRIO DA MARINHA. Serviço de Documentação da Marinha. História Naval Brasileira: quarto volume. Rio de Janeiro: SDM, 2001.

MILLER, David. *The illustrated directory of warships: from 1860 to the present day*. Osceola: MBI, 2001.

MINISTERIO DA MARINHA. Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da oitava legislatura pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da Marinha, Manuel Vieira Tosta. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1851.

_____. Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da oitava legislatura pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da Marinha, Manuel Vieira Tosta. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852.

_____. Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da decima legislatura pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da Marinha, visconde de Abaeté. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1859.

_____. Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima primeira legislatura pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da Marinha, Joaquim José Ignacio. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1861.

_____. Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da decima primeira legislatura pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da Marinha, Joaquim José Ignacio. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1862.

_____. Relatório que tinha de ser apresentado á Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da decima primeira legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha, o chefe de divisão Joaquim Raimundo de Lamare. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1863.

_____. Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima segunda legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha, o chefe de divisão Joaquim Raimundo de Lamare. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1864.

_____. Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da decima segunda legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha, Francisco Xavier Pinto Lima. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1865.

_____. Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima segunda legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da Marinha, Francisco de Paula da Silveira Lobo. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1866.

PEDRO, Marco Antonio. Os encouraçados. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 116, n. 1 - 3, pp. 99-125, jan - mar. 1996.

REPARTIÇÃO DOS NEGOCIOS ESTRANGEIROS. Relatório da Repartição dos Negocios Estrangeiros apresentado á Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima-segunda legislatura pelo respectivo ministro e secretario de estado José Antonio Saraiva. Rio de Janeiro: Typographia do Correio Mercantil, 1866.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro: LAMN – FEMAR, 2001.

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. *Navigator*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 9, pp.9-13, jun. 2009.

¹ Ministerio da Marinha, 1866: 13.

² Ministerio da Marinha, 1851: 9-10.

³ Guedes, 1986: 41.

⁴ Doratioto, 2010: 18.

⁵ Telles, 2001: 86-87. Segundo Telles, àquela época o chamado "Estabelecimento de Fundação e Estaleiro da Ponta d'Areia" não só produzia navios como também "máquinas a vapor, engenhos, bombas, tubos, máquinas e peças fundidas em geral, bem como veículos ferroviários", constituindo-se no maior estaleiro da América do Sul, construindo 72 navios nos primeiros onze anos da administração de Mauá, ou seja, entre 1846 e 1857. A maioria dos navios era de pequeno porte e, segundo Telles, o maior navio ali construído provavelmente foi a corveta/cruzador *Imperial Marinho* de 1883, para a Marinha Imperial, com 762 toneladas.

⁶ Doratioto, 2010: 19.

⁷ Vidigal, 1985: 109-110. Vidigal ressalta a passagem de Tonelero como o "feito naval mais significativo desse conflito", e o resultado favorável ao Império na guerra, que culminou com a deposição de Rosas em Buenos Aires (a Argentina ainda estava longe de ser uma nação unida), "significou importante passo para o Brasil, cuja aliança com o Uruguai e com as províncias de Entre Rios e Corrientes assegurava a livre navegação no Rio Paraná para os navios brasileiros e, conseqüentemente, punha fim ao cativo econômico da Província de Mato Grosso."

⁸ Doratioto, 2010: 20.

⁹ Ministerio da Marinha, 1852: 11.

¹⁰ Ministerio da Marinha, 1852: 11.

¹¹ Guedes, 1986: 46; TELLES, 2001: 47-48.

¹² Telles, 2001: 48-49.

¹³ Greenhalgh, 1965, op. cit., pp. 296-298.

¹⁴ Telles, P. C. S., op. cit., p. 50.

¹⁵ Ministerio da Marinha, 1859: 10.

¹⁶ Ministerio da Marinha, 1859: 128-129.

¹⁷ Greenhalgh, 1965: 127. O autor menciona na mesma página que, entre 1859 e 1860, Braconnot trabalhou para o Ministério dos Negócios do Império dirigindo as oficinas da Estrada de Ferro D. Pedro II.

¹⁸ Telles, 2001: 55-56.

¹⁹ Ministerio da Marinha, 1861: 11.

²⁰ Ministerio da Marinha, 1861: 11

²¹ Mendonça, 2001: 53.

²² Ministerio da Marinha, 1861: 11

²³ Pedro, 1996: 103.

²⁴ Miller, 2001: 132-133.

- ²⁵ Ministerio da Marinha, 1862: 12-13
- ²⁶ Doratioto, 2002: 33.
- ²⁷ Doratioto, 2002: 39-45.
- ²⁸ Ministerio da Marinha, 1862: 13.
- ²⁹ Caminha, 1980: 150.
- ³⁰ Ministerio da Marinha, 1861: 10.
- ³¹ Ministerio da Marinha, 1865: p. 10. O relatório descreve combate ocorrido na noite de 6 para 7 de outubro de 1864 no porto de Salvador (Bahia) entre os vapores *Wassuchets* da União e *Florida*, dos Confederados, com a tripulação daquele tomando de abordagem este último, que atuava na guerra de corso. O caso levou o comandante da naval de Salvador, capitão de mar e guerra Gervasio Mancebo, a um conselho de guerra para apurar responsabilidades que deveriam ter sido tomadas, e o oficial foi condenado a uma suspensão, por um ano, para exercer cargos de comando.
- ³² Pedro, 1996: 104.
- ³³ Pedro, 1996: 104.
- ³⁴ Pedro, 1996: 104.
- ³⁵ Pedro, 1996: 106.
- ³⁶ Ministerio da Marinha, 1863: 9.
- ³⁷ Ministerio da Marinha, 1863: 10.
- ³⁸ Ministerio da Marinha, 1863: 10.
- ³⁹ Ministerio da Marinha, 1863: 10.
- ⁴⁰ Doratioto, 2002: 50. Como resume Doratioto, o rompimento deveu-se ao bloqueio feito por navios britânicos à barra do Rio de Janeiro, que também capturaram navios mercantes brasileiros no interior da baía de Guanabara, como pressão para que o Brasil pagasse uma indenização (que acabou sendo paga, sob protesto e levando o caso à arbitragem belga) pelo desaparecimento da carga de um navio inglês naufragado ao largo do Rio Grande do Sul. Para aumentar ainda mais as indisposições diplomáticas, contribuiu a atuação inconveniente do embaixador inglês William Christie, e o Gabinete Liberal mostrou-se impotente frente às pressões britânicas, diferentemente da postura anterior de gabinetes liderados pelo Partido Conservador.
- ⁴¹ Ministerio da Marinha, 1864: 9.
- ⁴² Vidigal, 2009: 11.
- ⁴³ Mendonça, 2001: 43-44.
- ⁴⁴ Mendonça, 2001: 12.
- ⁴⁵ Greenhalgh, 1965: 119, 128.
- ⁴⁶ Greenhalgh, 1965: 52.
- ⁴⁷ Vidigal, 2009: 11.
- ⁴⁸ Mendonça, 2001: 42.
- ⁴⁹ Doratioto, 2002: 63-65.
- ⁵⁰ Donato: 2001: 403-404.
- ⁵¹ Doratioto, 2002: 39.
- ⁵² Carvalho, 2011: 78. O autor baseia as informações nas memórias do diplomata paraguaio Barreiro, publicadas em 1906 com o título "Anales Diplomático y Militar de la Guerra Del Paraguay".
- ⁵³ Carvalho, 2011: 78.
- ⁵⁴ Gratz, 1999-2000: 140-162.
- ⁵⁵ Gratz, 1999-2000: 141.
- ⁵⁶ Carvalho, 2011: 79.
- ⁵⁷ Doratioto, 2002: 65-69.
- ⁵⁸ Ministerio da Marinha, 1865: 9. No relatório com data de 8 de maio de 1865, o Ministro Francisco Xavier Pinto Lima informava que "terminada a luta na banda Oriental, teve o vice almirante (*Tamandaré*), commandante em chefe e nossas forças navaes, de tomar a offensiva contra o Paraguay, e nesse intuito, segundo acaba de communicar-me, aprestou, e fez seguir uma forte divisão destinada a conservar em rigoroso bloqueio as aguas daquela republica."
- ⁵⁹ Repartição dos Negocios Estrangeiros, 1866: 81-97.
- ⁶⁰ Repartição dos Negocios Estrangeiros, 1866: 142.
- ⁶¹ Almeida, 2006: 75; Doratioto, 2002: 146-149. A leitura do artigo de Almeida é bastante recomendada por fazer referência não só ao que se considera como decisões certas de Barroso no combate, mas também às consideradas erradas, assim como à discussão historiográfica sobre a autoria das iniciativas e ordens na divisão brasileira, que levaram ao sucesso na batalha.
- ⁶² Greenhalgh, 1965: 119.
- ⁶³ Ministerio da Marinha, 1866: 13.
- ⁶⁴ Doratioto, 2002: 150-151, Vidigal, 2009: 12.
- ⁶⁵ Repartição dos Negocios Estrangeiros, 1866: 98-113.
- ⁶⁶ Gratz, 1999-2000: 142-143.
- ⁶⁷ Ministerio da Marinha, 1866: 13.
- ⁶⁸ Ministerio da Marinha, 1866: 35-60.
- ⁶⁹ Doratioto, 2002: 187-188, 256.
- ⁷⁰ Doratioto, 2002: 256-257.
- ⁷¹ O assunto é abordado no capítulo 3 da dissertação de mestrado do autor deste artigo. Martini, 2014: 91-137.

Invasão paraguaia no Rio Grande do Sul: aspectos navais*

Paraguayan invasion in the Rio Grande do Sul: navy aspects

Luiz Augusto Rocha do Nascimento

Professor de História do Colégio Militar de Brasília. Pesquisador Associado do Centro de Estudos e Pesquisas em História Militar do Exército (CEPHiMEEx). Membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil. Associado da Associação dos Veteranos do Corpo de Fuzileiros Navais (SR-DF).

RESUMO

A invasão paraguaia na província brasileira do Rio Grande do Sul foi detalhadamente planejada. O presidente paraguaio, Francisco Solano Lopez, pessoalmente, coordenava as ações que a tropa realizou. A transposição de rios e arroios foi um dado importante no planejamento. Brasileiros e paraguaios tiveram nos rios a chave das operações.

PALAVRAS-CHAVE: Rios, Rio Grande do Sul, Guerra da Tríplice Aliança

ABSTRACT

The Paraguayan invasion in the Brazilian province of Rio Grande do Sul was planned in detail. Paraguayan President Francisco Solano Lopez personally coordinated the actions that the troop held. The transposition of rivers and streams has been an important input in the planning. Brazilian and Paraguayan rivers were the key operations.

KEYWORDS: Rivers, Rio Grande do Sul, Triple Alliance War

A Guerra da Tríplice Aliança começou com uma ofensiva paraguaia em três frentes. A primeira frente atacada foi o Mato Grosso chamado de província do Baixo Paraguai em 27 de dezembro de 1864. A segunda foi o assalto à província de Corrientes, ao norte da Argentina em 14 de abril de 1865. A terceira campanha foi na província brasileira do Rio Grande do Sul em 10 de junho do mesmo ano. Todas essas três campanhas apresentaram, no início, pleno êxito. No entanto, com o passar do tempo, sofreram reveses após as respostas aliadas.

A campanha paraguaia ocorreu após um minucioso planejamento. O Presidente Lopez era uma pessoa muito detalhista. Possuía vários espões percorrendo as áreas que invadiu durante o conflito. Conhecia a situação do Mato Grosso e seu particular abandono pelo Império. O ataque a essa província brasileira ocorreu com grande precisão e dominou com relativa facilidade o território do atual estado do Mato Grosso do Sul.

A invasão do Rio Grande do Sul também se deu após minuciosa preparação. As informações sobre o nosso território já se colhiam desde os tempos do Presidente Francia.

* Artigo recebido em 04 de outubro de 2015 e aprovado para publicação em 22 de outubro de 2015.

Este governante paraguaio fechou as suas fronteiras aos países vizinhos. Limitou a entrada de produtos brasileiros comercializados na fronteira somente pela cidade de Itapua¹ (atual Encarnación). Este comércio trazia, além de produtos para abastecer o país, informações sobre a província meridional brasileira. Essas informações serviram, anos depois, para preparar a invasão.

O território sul-rio-grandense exigia preparativos para transposição de cursos de água. O caminho que a força invasora percorreu possuía vários rios e arroios em seu caminho. Esses obstáculos naturais se postavam transversalmente ao itinerário percorrido. Portanto, o comandante invasor precisava, de antemão, possuir meios suficientes para transpor esses obstáculos que certamente o exporiam ao defensor brasileiro.

O objetivo deste trabalho é apresentar aspectos navais da Campanha do Rio Grande do Sul. Esses aspectos possuem uma relevância muito grande tendo em vista a importância da rede fluvial de todo o Teatro de Operações da Guerra, particularmente nos aspectos logísticos de comunicações, transporte e suprimento. Os rios e arroios desempenharam papel preponderante na história militar na Colônia e no Império. A Guerra da Tríplice Aliança ratificou essa importância conhecida.

A PREPARAÇÃO PARAGUAIA

A preparação das forças paraguaias para a Guerra da Tríplice Aliança ocorreu com muita antecedência. O governante do Paraguai, Francisco Solano Lopez, resolveu não seguir o conselho de seu pai, Carlos Lopez. Este governante teria, em seu leito de morte, aconselhado seu filho a não usar a espada para resolver seus problemas de fronteira. Seu filho, contudo, não seguiu esse conselho.

Lopez decidiu pela preparação de seu país para a guerra. Criou centros para treinamento das suas tropas. Entre eles estava o de *Itapua* (atual Encarnación), às margens do Rio Paraná. Lopez conduziu duas invasões na direção norte, sobre as áreas de fronteira *sub judice* na província do Mato Grosso (atual estado do Mato Grosso do Sul).

Uma segunda coluna avançou sobre a província argentina de Corrientes, onde

contava com simpatizantes argentinos, e outra sobre os brasileiros. Estas forças foram chamadas de Divisão do Sul. Duarte foi seu primeiro comandante. Depois foi substituído pelo Tenente-Coronel Antônio de la Cruz Estigarribia. Duarte participara de reconhecimentos da área invadida em Mato Grosso. Estigarribia fora ajudante de ordem de Lopez.

A formação das forças paraguaias iniciou-se a cargo do Major Pedro Duarte. Ele formou a tropa com recrutas das localidades vizinhas de *San Cosme*, *San Pedro del Paraná*, *Bobí*, *Del Carmen*, *Villa Encarnación*, *Jesus e Trinidad*. Lopez determinou para que entregassem todos os alistados às autoridades específicas que entregassem os alistados até 4 de maio de 1864².

O presidente paraguaio compreendia a importância da transposição dos cursos de água para os seus planos. Assim sendo, determinou a criação do *Batallón Nº 1 de Marineros "BOGAVANTES"*³. Isso ocorreu em fevereiro de 1865. Esse Batalhão se tornou o embrião do *Comando de Infanteria de Marina* que, em 2015, conta com três batalhões e um Comando Anfíbio. Correspondem, na Marinha do Brasil, aos Fuzileiros Navais.

Desde el 15 de abril de 1864, se encontraba em Encarnación el mayor Pedro Duarte, organizando una División de 12.000 hombres, El 16 de enero de 1865, vale decir, dos días después de la solicitud de tránsito de tropas paraguayas por territorio argentino y dos meses y medio antes de la declaración de guerra (29 de marzo), el mayor Duarte recibe orden de cruzar con su División el río Paraná e ir a acampar em *Pindapoi* (Misiones), sureste de Posadas, para asegurar una cabeza de puente frente a Encarnación y plantar la bandera paraguaya em el lugar. Com esta acción, Solano López trataba de colocar a Mitre ante um hecho consumado que le obligaría a aceder al permiso de tránsito de tropas paraguayas por Corrientes⁴.

Assim, percebemos que a passagem do Rio Paraná marcou um caminho sem volta. Lopez forçou os argentinos a entrarem



na luta e, para desgraça, ao lado dos brasileiros. A área invadida consistia em uma fronteira de litígio entre as duas repúblicas. Lopez, assim, usava a espada, não a pena, para resolver seus problemas de fronteira com seus poderosos vizinhos. As palavras do seu velho pai provaram-se proféticas.

AÇÕES PARAGUAIAS

O General Robles, comandante da coluna paraguaia que invadiu a Argentina, e o Tenente-Coronel Estigarribia, dentro da província de Corrientes, estavam separados por um *estero* (pantanal) chamado de *Yberá* (que significa lago resplandecente)⁵. As duas colunas estavam distantes cerca de duzentas milhas, impedindo a comunicação entre as colunas que invadiram essa província argentina.⁶

A Seção de Vogavantes (ou *Bogavantes*) contava com trinta canoas sobre carretas⁷. O Corpo de Vogavantes era constituído de carpinteiros e bons nadadores e tinha o encargo de construir e conduzir as canoas e dirigir a navegação fluvial, cabendo-lhe particularmente os trabalhos de transposição de cursos d'água⁸. As canoas estavam armadas⁹. Os homens do Corpo de Vogavantes estavam armados com fuzil como os infantes.

O deslocamento da Divisão do Sul paraguaia enfrentou a travessia de vários cursos de água. O deslocamento se deu desde o território correntino até se internar na Vila de Uruguaiana. Durante seu trajeto teve que cruzar os seguintes obstáculos: o Rio Uruguai; o Butuí; o Ibicuí; o Touropasso e o Imbaá.

A transposição do Rio Uruguai se deu com a utilização de grandes canoas, que tinham a capacidade de 20 a 25 homens e haviam sido trazidas em carretas pelo Corpo de Vogavantes¹⁰. Os paraguaios venceram no curto espaço de 12 horas, com uma força e material consideráveis, um dos mais caudalosos rios da América do Sul¹¹.

Os paraguaios se apoderaram de considerável número de canoas no Rio Uruguai, além das que trouxeram, e as utilizaram para manter as suas comunicações¹². Uma esquadilha de vinte canoas descia o rio Uruguai realizando a ligação entre as forças de Estigarribia e Duarte¹³. A tripulação se compunha de cinco praças de infantaria¹⁴.

Essas canoas também auxiliaram o Major Pedro Duarte a cruzar o Rio Aguapey (margem argentina)¹⁵.

O arroio Botuí se encontrava cheio em consequência das chuvas recentes e do represamento do Rio Uruguai. Com o auxílio, porém, da sua esquadilha de canoas, os paraguaios, em dois dias, venceram a travessia do curso d'água, na região do Passo do Rufino¹⁶. Utilizou para isso oito delas e concluiu sua travessia no dia 24 de junho de 1865¹⁷.

A coluna paraguaia deteve-se no Rio Touro Passo alguns dias tanto pela dificuldade de transposição do curso d'água quanto pela ameaça apresentada pelos brasileiros. Embarcações brasileiras fortemente artilhadas, sob o comando do Tenente Floriano Peixoto, impediam o livre movimento da esquadilha de canoas paraguaia pelo Rio Uruguai, na sua missão de ligação¹⁸. Deteve-se cinco dias nessa travessia. Utilizou uma ponte de canoas que mandara construir¹⁹.

AÇÕES BRASILEIRAS

O Brigadeiro Canabarro escreveu ao presidente da província do Rio Grande do Sul à época, João Marcellino de Souza Gonzaga, no dia 1^o de janeiro de 1865, lembrando a conveniência de completar-se a ação de suas tropas com seis lanchões armados de rodízios e guarnecidos de vinte homens cada um, que se encarregariam de vigiar diretamente o Rio Uruguai²⁰. Sua feliz ideia era empregá-los para policiar a navegação e cortar as comunicações dos paraguaios²¹.

Assim, o Império atuou com uma pequena flotilha no Rio Uruguai a comando do 1^o Tenente Floriano Peixoto. Ele estava na guarnição de Bagé, mas foi transferido para a guarnição de Uruguaiana, por ser oficial de confiança e ilustrado, visto ter sido nomeado para comandar a esquadilha composta do Vapor *Uruguai*, armado com uma peça de artilharia e de dois lanchões (São João e Garibaldi).

Os lanchões estavam artilhados com um rodízio, a fim de hostilizar, pelo Rio Uruguai, o inimigo que invadira e vinha assolando aquela parte do terreno da província²². A esquadilha do 1^o Tenente Floriano teve papel importante na Batalha de Yataí. Investiu contra as canoas paraguaias que conduziam re-

forços em tropas e armamentos, peando assim decisivamente na vitória dos aliados²³.

O ministro da Guerra, Conselheiro Ferraz, no próprio teatro dos acontecimentos, por intermédio do general comandante em chefe, General Caldwell, obrigou Canabarro a tornar sem efeito a sua Ordem do Dia nº 35 e abriu um inquérito em agosto de 1865 para apurar as causas da suposta negligência na defesa do território sul-rio-grandense²⁴.

O inquérito se realizou devido ao conteúdo dessa Ordem do Dia do General Canabarro. Mencionava que todas as ações que ocorreram, particularmente em não atacar a coluna paraguaia, foi o resultado de uma ação coordenada com os aliados, particularmente o General Osório. Mencionava que tratara com este general que a internação da coluna paraguaia em território da província seria a sua própria desgraça.

Contudo, a Ordem do Dia nº 35, expedida após a rendição paraguaia na Vila de Uruguaiana, soou como uma desculpa com relação ao que Canabarro não fizera durante a invasão. Os acertos que ele mencionara no documento não convenceram o ministro da Guerra, o qual, determinou um conselho para apurar os fatos, onde Canabarro foi o inquirido, e averiguações com relação às ações paraguaias, particularmente durante a transposição dos cursos de água existentes na província.

Uma comissão de engenheiros composta dos Capitães Sebastião de Souza e Melo e Francisco Xavier Lopes de Araújo e o 1º Tenente Sebastião A. Rodrigues Braga Júnior foi nomeada para levantar a planta do Rio Uruguai até São Borja e a do Rio Ibicuí até o Passo de Santa Maria, bem como examinar se era possível resistir-se à coluna paraguaia nos dois passos e mais nos arroios Touro Passo e Imbaá²⁵.

A Comissão estabeleceu seu parecer técnico sobre as ações realizadas durante a invasão paraguaia. Efetuada com rigor característico de suas formações, apontou várias possibilidades de defesa de nosso território pelas forças comandadas pelo General Canabarro. Contudo, todas as observações

se deram após os acontecimentos, com a calma de análise sem contar com a pressão dos fatos e sem a responsabilidade pelas decisões tomadas no calor do combate.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O itinerário paraguaio encontrou uma série de obstáculos no seu curso. Os paraguaios, sob o comando de seu presidente, se prepararam minuciosamente para sua travessia. Sabiam de antemão o que tiveram pela frente. A preparação se mostrou eficiente e os paraguaios lograram ultrapassar os obstáculos. Os *Bogavantes*, embrião de seus Fuzileiros Navais, foram eficientes.

As ações brasileiras para deter a invasão paraguaia poderiam se fazer frente aos rios, sobretudo o Ibicuí. Porém, Canabarro não se mostrou inclinado a enfrentar a força invasora. Sua força, como bem deve ser sempre lembrado, era mal treinada. Pela primeira vez, em uma guerra sul-americana, nossas tropas estavam em duas frentes: parte no Uruguai (melhor treinadas) e outra no Rio Grande do Sul (a se treinar em curto espaço de tempo).

A força paraguaia se estruturou com meios para se desembaraçar dos obstáculos. Logrou êxito em todas as travessias. Assim, a ação de seus *marinos* foi decisiva para a progressão da coluna paraguaia. Os meios foram, porém, se desgastando ao longo do itinerário. Estigarribia deixou tropas e meios para seu avanço pelo caminho. O impulso arrefeceu, aliado à falta de notícias de Lopez à medida que avançou território brasileiro adentro.

Este trabalho buscou mostrar alguns aspectos da invasão paraguaia ao Rio Grande do Sul. O episódio ainda se cerca de dúvidas de ambos os lados. Os paraguaios ainda não entendem a decisão de Estigarribia de se internar em Uruguaiana. Os brasileiros não entendem as ações de Canabarro em não atacar as forças paraguaias, particularmente durante a transposição de cursos de água. São perguntas não respondidas em 150 anos passados do conflito.

- ¹ Itapua era o único ponto de entrada de mercadorias e, também, de informações.
- ² CENTURIÓN, Juan Crisóstomo. *Memórias o Reminiscencias Históricas sobre la Guerra del Paraguay*. Tomo 1. Amé-
rindia Ediciones Correntinas. Corrientes, Argentina, 2013. p. 213.
- ³ ARMADA PARAGUAIA. *Comando de Infantería de Marina*, 2015. Disponível em <http://www.armadaparaguaya.mil.py/unidadcomim.html>. Acesso em 02 de out, 2015.
- ⁴ DELGADO, Coronel Teodoro Ramón. *La Conducción del Ejército Paraguayo em la Guerra de La Triple Alianza*. Interna-
cional Editora. Asunción, Paraguay, Agosto de 2014. p. 142.
- ⁵ O nome foi dado pelos jesuítas que o identificaram no período colonial.
- ⁶ THOMPSON, George. *A Guerra do Paraguai*. Traduzida por Homero de Castro Jobim. Editora Conquista. Rio de
Janeiro, 1968. p. 83.
- ⁷ THOMPSON, 1968, p. 83.
- ⁸ JÚNIOR, Antonio de Souza. *CAMINHOS HISTÓRICOS DE INVASÃO*. Biblioteca do Exército Editora. Rio de Janeiro,
1950, p. 101.
- ⁹ MIRANDA, Salim de. *FLORIANO*. Biblioteca do Exército Editora. Rio de Janeiro, 1963. p. 30.
- ¹⁰ JÚNIOR, 1950, p. 104.
- ¹¹ JÚNIOR, 1950, p. 116.
- ¹² THOMPSON, 1968, p. 84.
- ¹³ JÚNIOR, 1950, p. 104.
- ¹⁴ FRAGOSO, Augusto Tasso. *História da Guerra Entre a Trílice Aliança e o Paraguai*. Biblioteca do Exército Editora. Rio
de Janeiro, 1956. Volume 1. p. 130.
- ¹⁵ FRAGOSO, 1957, p. 138.
- ¹⁶ JÚNIOR, 1950, p. 105.
- ¹⁷ FRAGOSO, 1957, p. 130.
- ¹⁸ JÚNIOR, 1950, p. 106-107.
- ¹⁹ FRAGOSO, 1957, p. 146.
- ²⁰ FRAGOSO, 1957, p. 106.
- ²¹ FRAGOSO, 1957, p. 146.
- ²² MIRANDA, 1963, p. 30-31.
- ²³ MIRANDA, 1963, p. 33.
- ²⁴ JÚNIOR, 1950, p. 114.
- ²⁵ JÚNIOR, 1950, p. 114.

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 frentes fluviais, constituídas de navios a vela e a vapor como couraçados, canhoneiras etc.⁹.

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 Mississippi 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 Mississippi 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 Mississippi 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 Mississippi 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 raído 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 contata 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.

A atuação das Chatas Artilhadas no decorrer da Guerra do Paraguai*

The performance of cannon-carrying barges in the course of the Paraguayan War

Aldeir Isael Faxina Barros

Gestor em Agronegócios e acadêmico do curso de Agronomia pela Universidade Estadual de Maringá (UEM).

RESUMO

O presente artigo visa demonstrar a utilização das chatas artilhadas durante a Guerra do Paraguai (1864-1870), desde sua estreia no campo de batalha, passando pela utilização delas pela armada brasileira e o encerramento de sua operacionalidade devido às mudanças nas características das lutas, tidas após o abandono da fortaleza de Humaitá. Em uma ordem cronológica, são apresentadas todas as principais batalhas e os fatos que compõem a bibliografia estudada em que tomaram parte tal invento de guerra. Seus pontos fracos e fortes são evidenciados no decorrer dos combates que se deram nos Rios Paraná e Paraguai.

PALAVRAS-CHAVE: Batalha do Riachuelo; Marinha; artilharia naval

ABSTRACT

This article aims to demonstrate the use of artillery barrage during the Paraguayan War (1864-1870) since its debut on the battlefield, through the use of the same by the Brazilian Navy and the closure of its operation due to changes in the characteristics of struggles, taken after the abandonment of Humaitá fortress. The main battles and events that made up this new style of combat are presented in chronological order. Their strengths and weaknesses are highlighted in the course of the battles that took place on the Paraná and Paraguay rivers.

KEYWORDS: Riachuelo Battle; Marine; naval artillery

INTRODUÇÃO

A palavra “chata” no dicionário Houaiss¹ de língua portuguesa possui os seguintes significados:

“Embarcação rude de pequeno calado, fundo chato e costado baixo, formato quadrangular, com ou sem propulsão própria. Uso para dragagem, transporte de carga (ger. granéis) em rios e águas interiores etc.”²

“Embarcação fluvial de madeira sem propulsão própria, pequeno calado e quase sem borda-livre, artilhada com uma boca de fogo, empregada pela Marinha de Guerra paraguaia contra a Marinha Imperial brasileira no século XIX.”³

* Artigo recebido em 22 de abril de 2015 e aprovado para publicação em 12 de junho de 2015.



O referido dicionário emprega primariamente o termo de embarcação auxiliar usada em ambiente civil ou para transporte de objetos variados em campanha, e em seguida o termo militar se referindo especificamente às belonaves inventadas e utilizadas pela marinha paraguaia na contenda de 1864.

Para ter-se uma ideia do que eram esses verdadeiros monitores de madeira como dissera Arthur Silveira da Motta⁴, basta se utilizar de fontes da época como George Thompson⁵, referindo-se à composição da frota paraguaia em Riachuelo:

“Havia também seis barcos de fundo chato, cada um com um canhão de 8 polegadas. Estas canhoneiras não tinham coberta e eram apenas do tamanho suficiente para suportar o canhão e a guarnição dele. Ficavam cerca de um pé acima da água, e eram de proa dupla, construídas de duas camadas de pranchas diagonais, com duas polegadas de espessura. Somente navegavam a reboque. Eram chamadas chatas.”⁶

Uma descrição mais detalhada é dada por Antônio Luis Von Hoonholtz⁷, posteriormente agraciado com o título de Barão de Teffé, participante da Batalha do Riachuelo. Escreve à sua família citando as chatas:

“Figura-te um grande e posante batelão de fundo chato, tendo convés a proa e a ré, e uma abertura no meio, como um poço de 2 metros de profundidade; nesse fundo assenta um trilho circular sobre o qual gira a carreta do enorme canhão, cuja boca (estando o eixo da alma, horizontal) fica pouco mais de um palmo acima da superfície do rio e às vezes a babujar na água. As pontarias podem ser em elevação e em todas as direções do horizonte. Assim carregadas, as embarcações estavam quase submersas, e no poço do rodízio se abrigava a guarnição que comunicava-se com os paióis de munições sem expor-se. Só uma bomba atirada por elevação ou o casual ricochete de uma bala

podem inutilizar alvo tão difícil de atingir, ao passo que seus artilheiros tranquilamente girando a carreta não deviam errar um tiro.”⁸

Vários outros autores como Louis Schneider⁹, Francisco Felix Pereira da Costa¹⁰, Visconde de Ouro Preto¹¹, Arthur Silveira da Motta¹², Richard Francis Burton¹³ e Juan Crisostomo Centúrión¹⁴ corroboram com essas definições. As chatas que eram baterias flutuantes foram utilizadas na história no Sítio de Gibraltar em 1782, onde foram ineficientes devido ao sistema de proteção delas não funcionarem contra as balas vermelhas (projéteis de artilharia previamente aquecidos), todas foram destruídas pelos canhões inimigos ou para evitar sua captura. Na Guerra da Crimeia 1853-1856, devido à necessidade de embarcações de pequeno calado para bombardear as fortalezas russas litorâneas, foram idealizadas e construídas baterias flutuantes que inicialmente seriam cobertas com caixas de projéteis de canhão, porém chapas de ferro foram adicionadas ao casco prestando excelentes resultados. Três delas (*Lave, Tonnant e Devástation*) de construção francesa entraram em operação antes de findar o conflito e causaram severos danos ao forte russo de Kinburn. Essas baterias flutuantes serviram para o ataque a posições que, no caso paraguaio, será utilizado também para a defesa, apesar de não possuírem couraça.

CONSTRUÇÃO DAS CHATAS

O invento e a construção desses engenhos de guerra, segundo afirma César Cristaldo Domínguez¹⁵, são creditados ao engenheiro paraguaio Desidério Trujillo, o qual foi estudar em estabelecimentos europeus graças ao projeto de envio de parte da juventude paraguaia pelo então Presidente Carlos Antônio López. Provavelmente a construção das embarcações se iniciou no ano de 1861-1862 devido à precariedade da Marinha paraguaia e aos constantes desentendimentos na Bacia do Prata. Tais embarcações eram fabricadas de madeira rígida, como o Lapacho (*Tabebuia avellanadae*), possuíam leme para facilitar seu reboque por vapores.

As chatas deveriam ser utilizadas a reboque de navios, os quais as largariam em posições favoráveis, como um banco de areia ou uma margem rasa, onde através de cabos ou âncoras se fixavam. O armamento era um único canhão de calibre 8 polegadas, de alma lisa. A tripulação oscilava em torno de 6 a 8 homens que ficavam protegidos pelo porão da chata.

FORTE DE COIMBRA (BATISMO DE FOGO)

Assim que o Navio *Marquês de Olinda* foi apresado acima de Assunção, foi posta em prática a invasão da província do Mato Grosso por uma coluna terrestre e outra fluvial como assinala George Thompson. O autor indica que dois batelões de fundo chato (chatas) armados com peças de 8 polegadas compunham a expedição. Louis Schneider, em sua obra anotada pelo Barão do Rio Branco, descreve o aparato naval utilizado pelos paraguaios contra o Forte Coimbra: "A expedição compunha-se dos seguintes vasos (*Semanário*): vapores: *Tacuary, Paraguay, Igurey, Rio blanco, Yporá*, escunas: *Independência e Aquidaban*, patacho: *Rosário*, Lanchões: *Humaitá e Cerro Leon*."¹⁶

Dias após incorporaram-se mais três vapores, a saber: *Marquês de Olinda, Rio Apá e Salto de Guayrá*. Ambas as embarcações bombardearam o forte. No Jornal satírico paraguaio *Cabichuí*¹⁷, pode-se constatar a presença das chatas artilhadas na publicação nº 69 do ano de 1867, onde o forte de Coimbra aparece cercado por tropas inimigas, e do lado direito do desenho duas chatas lançam suas bombas dentro do forte. Essas, ao que tudo indica, foram retiradas do teatro de operações do Mato Grosso. Depois que o forte e as diversas povoações foram abandonados, rumaram novamente ao Paraguai, em que seriam utilizadas em mais renhidos combates.

RIACHUELO

A Marinha imperial que bloqueava a entrada e a saída de embarcações inimigas pelo Rio da Prata foi acometida em uma manhã de domingo (11 de junho de 1865)

pela esquadra paraguaia, quando estava ancorada em um ponto próximo à cidade de Corrientes. Tal ataque sofreu alguns contratempos, como: avarias de navios ao longo do caminho, o que resultou na mudança do plano original que era abordar os navios brasileiros ainda atracados e tomá-los a arma branca, para assim incorporá-los a armada paraguaia. Os navios paraguaios em número de 8 vinham com reforço de homens do exército para abordagem, além de 6 chatas virem rebocadas.

Segundo o Barão de Teffé¹⁸, as chatas só foram incorporadas a expedição depois de o Marechal Francisco Solano López examinar o croqui do local do combate. Assim determinou a posição da bateria de terra onde o General Brugués assestaria seus canhões e Robles, sua fuzilaria, e que as chatas fossem ancoradas em uma localidade onde pudessem bater qualquer navio brasileiro que ousasse escapar da abordagem. Esse fato foi proferido pelo maquinista do *Marquês de Olinda*, Gibson, inglês a serviço do Paraguai, após ser capturado.

O Comandante Pedro Ignacio Mezza decidiu pelo ataque mesmo após ter deixado um navio danificado na ilha do Cerrito (*Paraná*) e outro (*Iberá*) nas Três Bocas (confluência dos rios Paraná e Paraguai), também avariado, assim com os oito navios restantes e seis chatas, a esquadra desceu rapidamente a favor da corrente, passando velozmente pelos navios brasileiros, mas não sem sofrer severos danos, as chatas e navios paraguaios ao descer dispararam uma salva de tiros de bala rasa. De acordo com o plano original, as chatas teriam de ser deixadas em um ponto (Volta do Riachuelo) e os navios subiriam para a abordagem. Mezza decidiu descer ainda mais o rio para ficar ciente dos danos que havia sofrido sua frota. Assim que soube, o mesmo decidiu colocar os navios e chatas embaixo da bateria de Brugués, em que esperou a esquadra brasileira cair na emboscada.

O desenrolar da batalha foi confuso devido à precariedade da comunicação, a maioria das chatas ficaram amarradas à margem, mas é provável que uma ou mesmo duas tenham sido rebocadas para o meio do combate, afirmação corroborada

pelo abalroamento de uma das chatas pela fragata *Amazonas* já próximo do fim do embate. Sendo a *Amazonas* uma embarcação de grande tonelagem e calado, é pouco provável que a chata estivesse amarrada à margem no momento de sua destruição.

Nota importante dá o Barão de Teffé assinalando que logo no início da batalha a *Belmonte* tem seu costado arrombado por uma bomba disparada de uma chata, acertando em sua linha de flutuação pelo que seu comandante teve de encalhá-la propositalmente em um banco de areia próximo à ilha do Cabral para não soçobrar.

Referente aos danos provocados pelas chatas Teffé deixa escrito:

“Foi uma chata que inutilizou a *Belmonte* logo no principio da ação; e a bala de outra produziu o maior rombo que sofreu o costado da *Araguary*, quase ao lume d'água, mas com tanta sorte para mim que penetrou justamente na carvoeira onde morreu abafada pela moinha.”¹⁹

Euzébio José Antunes²⁰, ajudante de ordens do Almirante Tamandaré, utilizando-se do diário do Almirante Barroso, deixou assinalados os danos sofridos pela fragata *Amazonas* em Riachuelo pelas chatas: “O *Amazonas* está crivado de balas de grosso calibre das chatas. Uma delas partiu o cabeça onde estava o ferro da roça”²¹. As chatas que estavam armadas com as maiores peças da esquadra paraguaia disparavam em nível d'água, provocando rombos nos costados das embarcações, quando estas faziam evoluções às chatas golpeavam sem cessar, enquanto o alcance de suas peças permitia.

Após as investidas da *Amazonas* nos navios paraguaios, uma chata foi canhoneada e abalroada por essa própria fragata, outra foi afundada a tiros, as outras quatro foram tomadas, amarradas à margem pela *Araguary* durante a madrugada. Uma das afundadas foi reflutuada, somando-se cinco as chatas capturadas em Riachuelo e uma completamente destruída. Levando em consideração a pequena tripulação, um único canhão utilizado, baixo custo e rapidez de produção, as chatas representavam impor-

tantes meios de ataque e defesa. Somente o fato das chatas terem posto fora de combate uma canhoneira, a hélice como a *Belmonte* no início da batalha já demonstra sua utilidade em uma guerra fluvial com as características dos rios Paraná e Paraguai.

AS CHATAS ETERNIZADAS ATRAVÉS DA ARTE

A pintura histórica tem por objetivo retratar um fato, este colocado em uma tela e preservado pode dizer muito sobre o período e o contexto que foi desenhado. No âmbito da Batalha Naval do Riachuelo, diversos quadros, desenhos e gravuras foram feitos. Os que mais são conhecidos popularmente são os de Victor Meirelles de Lima e Eduardo de Martino, pintores do império brasileiro que foram contratados para eternizar grandes feitos da Marinha Imperial; ambos foram ao teatro de operações, ficaram meses estudando o clima, o terreno, os objetos, os corpos, a rotina, para compor suas obras.

Na tela de Victor Meirelles, duas chatas aparecem ao lado da fragata *Amazonas*, ainda tripuladas e em meio à batalha; uma encontra-se mais ao fundo disparando para um navio brasileiro, em direção oposta a que está mais à frente. A bandeira paraguaia tremula em ambas as embarcações, as chatas estariam atracadas à margem do rio, embaixo da bateria de Brugués, porém, ao que tudo indica, ao menos duas foram rebocadas por vapores a alguma parte mais profunda do rio, se colocando próximo aos navios e disparando a lume d'água seus possantes canhões.

Na obra do marinheiro e pintor italiano Eduardo de Martino, as chatas provavelmente são os três batelões à esquerda e ao fundo do quadro embaixo do barranco onde está assestada a artilharia, na qual se vê grande número de pessoas e a bandeira paraguaia tremulando em um mastro; na primeira chata, se vê a mesma bandeira na popa da embarcação, a terceira chata mais ao fundo está envolta em uma nuvem de fumaça, talvez de uma detonação do pesado canhão que carregava ou mesmo um impacto que sofreu (uma das chatas foi destruída no combate).



Figura 1: Victor Meirelles, Combate Naval do Riachuelo. Óleo sobre tela. 8,20m x 4,20m. 1882, Museu Histórico Nacional, RJ.



Figura 2: Eduardo de Martino. Batalha Naval do Riachuelo. Óleo sobre tela. 1870. Museu Histórico Nacional, RJ.

A última tela estudada neste trabalho demonstra, como nas anteriores, a inserção das chatas no combate naval do Riachuelo, abaixo à esquerda do quadro a fuzilaria de Robles assestada na bar-

ranca e do lado direito uma chata com a bandeira paraguaia à popa, com os tripulantes fazendo pontaria em direção à fragata *Amazonas*, a qual esta abalroando um navio inimigo.



Figura 3: Anônimo. "Batalha do Riachuelo". Museu Naval e Oceanográfico. RJ.

CUEVAS E MERCEDES

Com as colunas de Robles e Brugués deslocando-se com o intuito de bloquear a esquadra brasileira, a esquadra foi forçada a deslocar-se rio abaixo, enfrentando inicialmente o passo de Cuevas, em que fuzilaria e artilharia castigaram-nos, aí foi perdida uma chata levada a reboque por ter-se enchido de água. Após essa primeira descida, de bordo da *Araguary* observa-se que os paraguaios estão novamente artilhando outra barranca, denominada Mercedes. Assim é deliberada nova descida, segundo instruções a *Belmonte* levaria atracada a *Parnaíba* por ter o leme partido devido ao combate do Riachuelo, quatro canhoneiras às quatro chatas restantes, além de acompanhados de uma embarcação argentina (*Guardia Nacional*), Teffé colocou dois homens na chata que rebocavam. Caso algum sinistro acontecesse, eles a levariam usando o leme, rio abaixo, evitando que caísse nas mãos das forças inimigas.

URUGUAIANA E ALTO URUGUAI

O Comandante Antonio de La Cruz Estigarribia desobedecendo às ordens do Marechal Lopez se entrincheira na cidade de

Uruguaiana RS, o mesmo é cercado por terra e pelo Rio Uruguai por pequenos vapores, os quais logo são reforçados com as seguintes belonaves: *Maracanã*, *Taquari*, *União*, *Onze de Junho*, *Uruguay* e duas chatas armadas. Estas chatas foram destinadas a se estabelecer no canal, evitando a fuga dos paraguaios em canoas e batelões e auxiliando no bombardeio efetuado por terra e rio, até a praça se render. Após esse desenlace, segundo Euzébio²², foi estabelecido pelo Almirante Tamandaré que uma força naval composta pelos seguintes navios: canhoneiras *Araguai* (não confundir com a *Araguary*), *Maracanã*, *Taquari*, *Tramandaí*, *Onze de Junho*, cinco chatas armadas, e a lancha da corveta *Niterói*, baixo comando do capitão de fragata Vitório José Barbosa da Lomba, se estabelecessem em Montevideu com o fim de transportar a força de terra de Montevideu ao Dayman, e do referido ponto até Concórdia.

ITAPIRÚ (GUERRA DAS CHATAS)

A esquadra aliada tomando posição nas Três Bocas iniciou combate com o forte de Itaipirú, objetivando o desembarque em território inimigo na região do Passo da Pátria. Nesse local a Marinha Imperial teve no-

vamente de lutar com as chatas, diferente de Coimbra e Riachuelo, a armada sofrera mais danos em pessoal e material, devido às características topográficas e estratégicas empregadas nesta fase.

Thompson dá a seguinte descrição do ponto fortificado:

“Itapirú (pedra seca), que os aliados tornaram importante dando-lhe o nome de fortaleza, e que consideraram necessário arrasar completamente antes de tentarem atravessar o rio era uma velha posição de bateria, construída no começo do reinado de Lopez I, sobre um pequeno monte de areia, que se projetava no Rio Paraná, e que tinha por base uma pilha de rochas vulcânicas. Armada com um canhão raiado, de campanha, calibre 12, estava revestida de tijolos, e um dos lados ruirá. Seu maior diâmetro inteiro era de trinta jardas; ficava cerca de vinte pés acima do rio. Se a posição fosse armada com artilharia raiada de grosso calibre, poderia ter sido de alguma utilidade; mas tal como era servia apenas de espantalho aos aliados.”²³

Mais adiante, o mesmo autor refere-se à tomada da ilha da Redenção que: “No dia seguinte a ocupação pelos brasileiros, López fez instalar em Itapirú um canhão de oito polegadas e em seguida outro, alguns dias depois.”²⁴ Próximo ao Forte de Itapirú havia um canal formado por pedras que serviam de abrigo ao vapor paraguaio *Gualegay* (tomado dos argentinos) e duas chatas, que entrariam logo em ação contra a Marinha Imperial.

A chamada “Guerra das Chatas” durou aproximadamente um mês, tendo seu início em 22 de março de 1866 e término com a invasão do Paraguai, através do desembarque no Passo da Pátria. Esse período é coroado por muitas ações, majoritariamente iniciadas pelos paraguaios que audazmente iniciavam combate com apenas uma chata rivalizando com diversos navios inimigos, inclusive encouraçados.

O início dos combates se deu quando duas chatas atiraram aos navios que des-

ciam o Paraná, tendo ido prestar socorro à canhoneira *Araguay* que estava encalhada, o fogo não foi correspondido. No dia seguinte (23), uma chata saiu da enseada com a ajuda de cabos presos à margem e principiou a fazer fogo. Logo em seguida o *Gualegay* tomou posição para observar a esquadra, retornando ao canal, tomando a chata a reboque e posicionando-a de modo a fazer fogo eficientemente, a vanguarda dos navios principiou a atirar em ambos, que se retiraram.

Os navios brasileiros tinham de atirar contra as chatas, o forte, baterias volantes, fuzilaria mascarada na mata e o vapor *Gualegay*, que armados com dois canhões de pequeno calibre se aventurou a atirar contra a esquadra. No dia 25 de março, uma chata atirando contra o vapor *Apa* (capitânia do almirante) foi canhoneada pelo encouraçado *Tamandaré* e mais três vapores de madeira, alguns escaleres foram guarnecidos para tomar a chata por abordagem, quando os mesmos chegaram perto, foram surpreendidos por força de infantaria na margem, que disparando fizeram-no retroceder, o *Tamandaré* aproximou-se da chata acertando uma bomba em seu paiol, destruindo-a, seu canhão não sofreu dano e foi posteriormente recuperado pelos paraguaios.

No dia 27 do mesmo mês, outra chata foi rebocada pela manhã no mesmo local da destruição da primeira, seu objetivo era atirar contra uma expedição naval que havia subido o Paraná, o *Tamandaré* e o *Bahia* a foram combater, logo entrando em ação o forte de Itapirú, ou melhor, dizendo, as peças que estavam colocadas entre as ruínas de outrora posição fortificada, pelas 16h00min, o *Tamandaré* havia recebido ordem de se retirar ao fundeadouro, manobra que executava voltando de ré, devido à estreiteza do canal, quando segundo o Jornal do Comércio:

“Estava já a bastante distância do forte e da chata, quando uma bala do forte alcançou o vapor e penetrando por uma portinhola ou abertura da frente da casamata, foi causar dentro dela um doloroso estrago. A bala ao entrar arrancara e convertera em projéteis as correntes que defendiam a por-

tinholas, e a própria bala, dando e rebotando de uma parede a outra da casamata, como que se multiplicou infinitamente. Das 50 a 60 pessoas que havia na casamata 34 foram feridas ou mortas.”²⁵

Muitas pessoas estavam a observar o combate na sala de armas, para diminuir a entrada de estilhaços pelas grandes aberturas das portinholas de tiro dos navios casamatados, foram instaladas cortinas de correntes, que se transformaram em projéteis devido ao impacto. Dentre os mortos figurou Antônio Carlos de Mariz e Barros, comandante do navio e filho do Vice-Almirante Inhaúma. Nesse início dos combates os artilheiros paraguaios, segundo Jaceguay, objetivaram atirar nas casamatas e torres de artilharia, locais onde existiam aberturas para os canhões, mas que em contrapartida eram os mais bem protegidos, nas operações do Tebiquary e Angostura, os couraçados enfrentaram maiores danos em suas estruturas pela mudança de mira dos artilheiros, objetivando partes menos protegidas.

No livro do Doutor Carlos Frederico²⁶, nos combates dos dias 27 e 28 de março, está descrito um número relativo de feridos dos quatro encouraçados que se empenharam em combate, tais ferimentos majoritariamente se deram por estilhaços que adentraram pelas portinholas das embarcações em combate com as chatas, o *Barroso* teve um canhão destruído no dia 28. Os encouraçados foram fortemente atingidos pela artilharia das chatas e do forte, o *Barroso* e o *Bahia*, por exemplo, receberam nesse período 39 e 20 impactos, respectivamente, diretamente de peças de calibre 80, rachando chapas e abalroando o madeiramento, apesar de não haver indícios de perfuração da blindagem.

COMBATE DA ILHA DA REDENÇÃO

Banco de areia coberto por junco em frente ao forte de Itapirú na ilha da Redenção ou posteriormente como ficou conhecida: a do Cabrita, pelo falecimento de Engenheiro Carlos Vilagran Cabrita, foi o primeiro território paraguaio a ser conquistado por forças alia-

das, ali montou-se uma bateria com o objetivo de bombardear o forte paraguaio. André Rebouças em seu livro²⁷ dá interessantes detalhes de como foi a ocupação e permanência neste lugar sempre sob fogo inimigo.

O exército paraguaio tomou como missão retomar a ilha, missão quase que impossível de ser tentada e ainda mais de ser mantida, por causa da força naval que prestava apoio aos combatentes da ilha, incluindo encouraçados. Mesmo contra todas as expectativas, levadas de soldados em canoas desembarcaram na ilha, onde se travou uma luta porfiada, com o auxílio da esquadra, os atacantes foram vencidos e já quando o dia se mostrava, o forte em conjunto com uma chata começou a atirar contra os navios brasileiros, provocando danos na *Henrique Martins* que teve de encalhar para tapar os buracos recebidos (COSTA)²⁸.

Os combates desiguais com as chatas ao mando do Tenente José María Farinã (proclamado herói de “los lanchones”) com os navios aliados, segundo Thompson²⁹, influíram no moral das tropas paraguaias que viam nos combates às margens do Passo da Pátria a esperança para continuar-se a luta. Com o desembarque aliado, a guerra das chatas tem o seu fim no dia 16 de abril, o vapor paraguaio *Gualegay* foi posto a pique pelos paraguaios, sendo encontrado no dia 23 do mesmo mês, a grande atuação das chatas acabara de findar-se, mais adiante as mesmas terão um papel mais tímido nos combates.

INVASÃO DO PARAGUAI

Pereira da Costa nas páginas referentes à transposição do exército com o intuito de pisar em solo paraguaio no Passo da Pátria, indica a presença de chatas utilizadas pela armada brasileira para entreter e criar uma manobra diversionista para o desembarque seguro do exército pelo Rio Paraguai:

“Às 7h da manhã a esquadra brasileira, de 17 vasos, além de duas chatas, formou uma extensa linha desde a boca do Paraguai até acima de Itapirú: corveta *Magé*, canhoneiras *Ivahy*, *Iquatemy*, *Ypiranga*, *Araguary*, *Greenhalg*, *Chuy*;

encouraçado *Brasil*, dito *Bahia*, corveta *Parnayba*, canhoneira *Mearim*, duas chatas com peça de 68, encouraçado *Tamandaré*, dito *Barroso*, corveta *Belmonte*, canhoneiras *Itajaí* e *Henrique Martins*.³⁰

Tal linha de navios, disposta em várias localidades especiais visando bombardear o forte de Itapirú e estradas que serviriam para o rápido deslocamento de partidas volantes destinadas a conter o desembarque, as chatas serviram como apoio de fogo naval bombardeando e metralhando a margem em cooperação com o exército. Enquanto o bombardeio ocorria, os transportes rapidamente se deslocaram para o Rio Paraguai e desembarcaram as tropas e petrechos bélicos.

CURUZU

Assim que as embarcações sondaram o rio após a invasão do Passo da Pátria, o grosso da esquadra estacionou abaixo da ilha de Curuzu, o plano era tomar a posição do mesmo nome, desembarcando tropas abaixo do ponto com anterior preparação do terreno através de um nutrido bombardeio da esquadra. Para tanto, além de muitas embarcações incorporadas a esquadra nesse período como bombardeiras e encouraçados, duas chatas foram armadas com morteiros franceses calibre 10 $\frac{3}{4}$ polegadas e outra com calibre 80 libras para participar das ações subsequentes.

As três chatas foram numeradas respectivamente 1, 2, 3. O fogo foi nutrido tanto para Curuzu como para Curupaity, que mesmo antes da primeira ser tomada já sofria os bombardeios dos navios, quer a distância por elevação, quer de frente com metralha, pelos encouraçados que se postavam quase encostados às baterias para disparar. Para a tomada da primeira depois de dois dias de bombardeio e com a perda do encouraçado *Rio de Janeiro* afundado por um torpeda (mina), o exército avança, vencendo e se apoderando do terreno com grandes perdas humanas. Em ordem do dia número 7, redigida pelo Almirante Tamandaré, as chatas e seus comandantes são elogiados pelo bombardeamento a que prestaram.

CURUPAITY

Os exércitos aliados não dispoem de um comando efetivo real, pois existia uma grande rivalidade e disputa entre exércitos e mesmo dentro deles, não souberam usar a vitória de Curuzu, e logo em seguida investir contra Curupaity, que nas palavras de Thompson seria facilmente tomada. Dias após Curuzu o Marechal López pede uma conferência com Bartolomeu Mitre, então comandante em chefe dos exércitos aliados, para alguns pesquisadores foi uma maneira de terminar a guerra, para outros uma forma de ganhar tempo para completar as defesas da praça forte de Curupaity, o certo é que deu resultado! Na investida ocorrida no dia 22 de setembro, grande derrota aliada.

As chatas com morteiros coadjuvaram o bombardeio nesse catastrófico dia para a aliança, foram dispostos em linha, próximas à margem do Chaco. Outras embarcações se colocaram mais próximas ao forte para melhor dirigir suas pontarias, e alguns navios mesmo em frente às peças principais, como foi o caso do *Bahia*, *Barroso* e *Brasil*, tendo este último de regressar ao Rio de Janeiro após o combate para trocar toda a couraça de estibordo, devido aos inúmeros impactos recebidos. A canhoneira *Parnaíba* levava a reboque a chata nº 3 comandada pelo Tenente Carneiro da Rocha, efetuou disparos diretos no dia 22, acompanhando a investida dos encouraçados, a qual foi elogiada pela ação no referido dia.

SOB O COMANDO DO VISCONDE DE INHAÚMA

Após a derrota de Curupaity, um momento de relativa inação tomou conta das forças aliadas, a esquadra nesse período sempre realizou sondagens e bombardeios leves contra essa posição e o acampamento do exército paraguaio, mas nada de grande envergadura. Com a nomeação do Vice-Almirante Joaquim José Ignácio a comandante das forças navais em operação no Paraguai, os bombardeios se reavivaram, a lagoa Pires serviu de base para a colocação de pequenos vapores e chatas que bombardeavam o acampamento inimigo.

Um grande reconhecimento foi efetuado sob o comando do próprio vice-almirante no dia 02/02/1867 com todos os encouraçados disponíveis (nove) e vários navios de madeira, ocupando um destes o próprio almirante, duas chatas com morteiros, ancoradas na margem do Chaco e outra na lagoa, efetuaram em conjunto com o restante da força naval um grande bombardeio contra Curupaity, sofrendo alguns danos nos navios e guarnições, desta última cabe ressaltar a perda do comandante do *Silvado*, o Capitão-Tenente Manoel Antonio Vital de Oliveira, patrono da hidrografia.

FORÇAMENTO DE CURUPAITY

Com o prolongamento da guerra a opinião pública sobre o conflito se transformava, e cada vez mais medidas enérgicas eram cobradas por parte da esquadra, Mitre que ocupava o cargo de comandante em chefe dirigiu a Caxias a ordem de forçamento do passo de Curupaity e Humaitá de uma vez, objetivando o isolamento desta última, daí seguiu-se uma série de trocas de correspondências. O que se culminou depois em um acordo entre Caxias e Inhaúma, o plano seria de forçar Curupaity e manter-se abaixo de Humaitá, bombardeando ambas as posições, visando minar as defesas de Humaitá.

A esquadra encouraçada composta então por dez navios partiria ao amanhecer com o *Brasil* à frente com o pavilhão do almirante e rebocando o aviso ao vapor *Lindoia*. Os outros navios seguiriam uma ordem pré-estabelecida, passariam pelo canal da esquerda por baixo das baterias inimigas evitando assim os torpedos que sabidamente estavam no canal da direita, fora o *Brasil* os únicos navios que levariam outra embarcação a reboque eram o *Colombo* e o *Cabral* com as chatas: *Cuevas* e *Riachuelo* respectivamente (antigas chatas 1 e 2, a 3 foi nomeada como *Mercedes*).

Os encouraçados não deveriam responder ao fogo inimigo, cabendo isso aos navios de madeira que avançaram para apoiar a passagem, mesmo assim o *Tamandaré*, abrindo suas portinholas para disparar tiros de metralha ao inimigo que lhe estava muito próximo, teve seu interior invadido por esti-

lhaços, atingindo o comandante no braço e mais alguns homens, a máquina do navio foi também atingida, resultando a belonave parar em frente à bateria, tendo o *Silvado* o tomado a reboque. O *Colombo* desgovernou-se em frente às baterias tendo de largar a chata que rebocava, a qual foi agarrada rio abaixo pela frota de madeira, o *Cabral* sob o comando de Jerônimo Francisco Gonçalves conseguiu levar a chata que rebocava tendo desativado uma hélice que atrapalhava a marcha de seu navio.

Algumas embarcações tinham um péssimo governo devido à sua construção, o *Cabral* e *Colombo* não fogem a isso, adicionar um reboque tornaria mais perigosa a travessia, pois criaria uma maior força de arrasto, promovida pelo canal escolhido ser o de maior velocidade de corrente. O depois General José Bernardino Bormann³¹ registrou em seu livro:

“O valente Comandante Jerônimo Gonçalves, do *Cabral*, que trazia a reboque uma chata, com um morteiro, a *Riachuelo*, á força de habilidade e de grande valor, conseguiu, governando com uma hélice somente, chegar com a sua bateria flutuante a seu destino; uma outra, que vinha a reboque do *Colombo*, foi abandonada para se poder governar o navio.”³²

Um correspondente do Jornal do Comércio contido em Pereira da Costa registrou:

“O almirante tinha ordenado que o *Colombo* e o *Cabral* rebocassem duas chatas de morteiros, porém o primeiro atravessou logo ao subir e teve de soltar a que conduzia, e assim só chegou a que rebocava o *Cabral*. Nisso ainda o bravo Gonçalves sustentou a reputação brilhante que tem adquirido nesta campanha. Custou-lhe muito desempenhar a sua comissão; foi obrigado a andar com um hélice só para poder governar, mas enfim conseguiu. A chata chama-se *Riachuelo* e já tem atirado excelentes bombas sobre Humaitá. Esta já não está mais virgem, já se lhe enxergam rombos e sofreu um incêndio.”³³

Os grandes morteiros que essas chatas possuíam eram ideais para bombardear a fortaleza de Humaitá, o que justifica o risco de rebocarem-nas em tão perigosa passagem, o período de carência de víveres e combustível que todos sabiam que a esquadra passaria com os parcos suprimentos que receberiam pela estrada naval, tornavam as chatas bombardeiras ideais para esse tipo de ação, sendo facilmente colocadas onde a artilharia inimiga não pudesse acertá-las pelo aviso *Lindoia*.

VILA DO PILAR

Com o objetivo de isolar completamente a fortaleza de Humaitá os aliados empreenderam diversos reconhecimentos do lado esquerdo do Rio Paraguai, visando conhecer e mapear o local das futuras operações, essas investidas em território inimigo eram na maioria das vezes empreendidas por forças de cavalaria, guiadas por prisioneiros paraguaios. Na expedição de 08 de setembro de 1867, forças brasileiras e argentinas com missão de reconhecer diversos passos em rios da região, pontes, e as vilas de Pilar, Tagy (ou Taji) e Laurelles se depararam com fogo naval e desembarque na primeira dessas vilas.

Enquanto algumas forças paraguaias com artilharia em terra estavam sendo batidas em uma localidade próxima, um vapor inimigo surgiu e começou a bombardear o acampamento, atracando-se ao porto e disparando metralha, desembarcou força de infantaria, que logo foi batida e levada a lançar-se na água pela tropa brasileira, sendo recolhida pelo vapor, por espaço de uma hora essa embarcação duelou contra as forças de terra. Quando novamente o reconhecimento pelos engenheiros era feito, surgiram mais dois vapores carregados de gente, sendo que um rebocava uma chata que principiou a atirar granadas, a mesma foi colocada atrás de uma ilha, e segundo Thompson estava armada com um canhão de calibre 8 polegadas, esses vapores não chegaram a descarregar tropa em terra, tendo os brasileiros e argentinos feito o levantamento e batido a partida inimiga, empreenderam volta ao acampamento.

VILA DO TAGY

Com o intuito de cortar a comunicação de Humaitá pelo rio, Caxias organizou nova expedição a 29 de outubro de 1867 com o intuito de reconhecer novamente Pilar, Laurelles e se apossar de Tagy, a primeira estava deserta, a segunda parecia bem fortificada, mas era inútil pela localização, na terceira as forças paraguaias estavam se entrincheirando a mando do Marechal López, que havia incumbido Thompson de fortificar aquela localidade por sua importância. A força brasileira estava a mando de João Manuel Menna Barreto e dispunha de artilharia, assim que se deu o combate, forças navais estacionadas no rio começaram a ofender os atacantes com bombas, metralha e fuzilaria:

“Os brasileiros levaram os paraguaios de vencida até a borda do rio; muitos lançaram-se nele na esperança de alcançar os vapores. Como estes continuassem a atirar para terra, Menna Barreto estendeu a infantaria em linha pela margem do Paraguai e mandou a artilharia tomar posição na baranca parra atacá-los. O fogo continuou por espaço de duas horas. Um dos três vapores foi posto a pique (*o Olimpo*) e outro incendiado (*o 25 de maio*); o terceiro (*Igurei*) logrou fugir.”³⁴

Thompson não cita a chata artilhada que estava com a esquadilha e também foi afundada, além disso, a uma discordância nos nomes das embarcações, para Thompson³⁵, os navios eram: *Olimpo*, *25 de maio* e *Yporá*, respectivamente. Em uma correspondência argentina contida em Pereira da Costa³⁶ têm-se as seguintes embarcações: *Bispo*, *25 de maio*, *Pirabebé* e mais a chata artilhada. Fragoso corrobora com a informação de Rio Branco e é de crer que tenha fundamento, pois se a embarcação que logrou fugir tivesse uma das rodas de propulsão despedaçadas, ela certamente usaria a corrente do rio a seu favor para mais rapidamente impelir o barco fora do alcance da artilharia inimiga. Os navios que prestaram grandes serviços após a tomada de Tagy e a passagem de Hu-

maitá foram o *Tacuary* e o *Igurei*, o mesmo que provavelmente escapou dessa batalha.

Uma embarcação foi totalmente destruída, outra ficou a flor d'água e pôde ser retirado material após o combate, a chata foi afundada a canhonaços e o último vapor fugiu seriamente avariado. Logo após a tomada de Tagy foi erigida uma fortificação e atravessada uma corrente de margem a margem do rio, cortando a rota de suprimentos por água para Humaitá, que mais tarde habilmente os paraguaios souberam contornar utilizando os vapores que ficaram abaixo do ponto ocupado.

HUMAITÁ

O bombardeio a essa praça forte durou em torno de seis meses até a primeira passagem de Humaitá, o mesmo continuou até a evacuação dessa praça em julho de 1868. A chata *Riachuelo* tomou parte nesses bombardeios em conjunto com as que abaixo ficaram ofendendo Curupaity e o acampamento disposto no quadrilátero. Com a evacuação de Curupaity as chatas *Riachuelo* e *Mercedes* foram rebocadas para a lagoa Pires, com outras embarcações para incrementar o bombardeio do acampamento inimigo. Após algumas ações de cerco efetuadas no chaco o almirante decidiu pelo seguinte modo de agir:

“O vice-almirante mandou que três chatas armadas fossem para uma lagoa, que se ficou chamando em sua honra Inhaúma (antiga lagoa Amborocuê), donde atiraram com muita certeza sobre Humaitá. Deu o comando desta pequena divisão naval ao Segundo-Tenente José Carlos de Carvalho, oficial que, apesar da pouca idade, portou-se com muito valor e fez bons serviços. Estas embarcações fizeram fogo sobre a direita do inimigo com muita precisão e necessariamente produziram grandes estragos, colocadas como estiveram a menos de 2000 metros da praça.”³⁷

Tal ação ocorreu no momento em que se ocupava o Chaco, em que parte da guarnição

de Humaitá já havia se retirado, e o cerco e bombardeio a cada dia apertava-se mais. As chatas podiam operar em águas rasas rebocadas por pequenas lanchas a vapor e estavam armadas com grossos canhões ou morteiros, algo que em terra seriam de difícil mobilidade devido ao terreno pantanoso.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Provavelmente foram construídas cerca de dez chatas, sob supervisão do Engenheiro Desidério Trujillo, buscava-se inicialmente aumentar o poder ofensivo da Marinha Paraguaia, porque não se podiam montar canhões pesados nos pequenos navios mercantes que compunham quase que exclusivamente essa armada. Além de elemento ofensivo as chatas se prestavam a defesa pelo característico modelo de que eram fabricadas. Dentre os feitos defensivos efetuados por essas embarcações sobressai-se o combate da ilha da Redenção, onde uma chata paraguaia foi postada à noite embaixo da bateria de Itapirú, visando proteger a canoas que iriam empreender assalto a referida ilha, a canhoneira *Henrique Martins* foi atingida a lume d'água nesta ocasião, e conseguiu a muito custo encalhar-se para remediar suas avarias.

Na batalha do Riachuelo, apesar de todas serem perdidas, a *Belmonte* foi seriamente atingida por uma chata, privando a esquadra brasileira do uso dessa excelente canhoneira. Os sucessos das chatas principalmente ao mando do Capitão Tenente José Maria Fariña, que passou a ser considerado como herói das chatas, são referentes aos embates desiguais que atormentavam a esquadra estacionada nas imediações de Itapirú. A catástrofe a bordo do *Tamandaré*, quando já em retirada, foi tocado por um ou dois disparos que adentraram em sua casamata, provocando mortes e ferimentos em dezenas de pessoas da guarnição. Caso semelhante aconteceu a inúmeros navios sobressaindo-se de *Brasil*, *Bahia* e *Barroso* que foram tocados por dezenas de balas nas ações da “guerra das chatas”. Os aliados também as utilizaram com grande proveito nos bombardeios por elevação, contra as fortalezas às margens do Rio Paraguai.

As chatas deixaram de ser utilizadas pelos dois lados contendores em meados do ano de 1868, sendo os motivos diferentes, cabe ressaltar os prováveis fatos que redundaram no abandono da operacionalidade das chatas artilhadas na campanha do Paraguai. A armada brasileira que começou a utilizar de chatas tomadas em Riachuelo encerrou as atividades das mesmas logo após o abandono de Humaitá, como registra o diário do Almirante Inhaúma, sendo ordenado o desartilhamento das embarcações que estavam na lagoa Amborocué. Os prováveis motivos dessa atitude são devidos a: queda de Humaitá e prosseguimento das operações; maior número de embarcações disponíveis na Marinha Imperial, logo totalizando 16 encouraçados e aumento no número de navios de madeira, elevando o potencial de fogo com mobilidade própria; guerra de movimento, em combinação com o exército a esquadra foi sucessivamente subindo o rio e ultrapassando os pontos de Timbó, Tebiquary e Angostura sem elevada resistência, como em Humaitá; as operações combinadas com as forças de terra visaram o envolvimento de Angostura, tendo parte da força sitiado essa praça forte, enquanto outra parte prosseguia com os combates com o grosso das tropas de Solano Lopez; campanha da cordilheira, onde o aparato naval foi diminuído e os navios passaram a explorações, bloqueios e transporte logístico sem ençatarem-se bombardeios a posições em terra.

Do lado paraguaio, as chatas que começaram a ser utilizadas em Coimbra estive-

ram em combate até a tomada definitiva de Itapúa, onde a última que consta na bibliografia consultada foi afundada. A mudança da guerra ofensiva para a defensiva, cada vez mais embrenhando-se em território paraguaio; a diminuição do número dos canhões de grande calibre devido às perdas em combates; a maior vantagem defensiva de ter os canhões em terra em barbata para a defesa dos artilheiros, que estariam expostos a tiros rasantes ao nível d'água com a utilização dos novos monitores recém-chegados da corte; a menor largura do canal acima da confluência do Paraná que possibilitava pontaria de infantaria do lado do Chaco aos artilheiros, como acontecera em Curupaity com as baterias de terra que ficavam expostas; e por final a campanha da cordilheira que excetuando a atividade no Rio Manduvirá, se tornou totalmente terrestre, tais fatores presumivelmente contribuíram para as chatas nesse novo período da guerra se tornarem obsoletas.

A necessidade de poder de fogo devido à desproporção militar com o inimigo fizera das chatas, no momento em que topograficamente lhes eram favoráveis, instrumentos de guerra fantásticos que surpreenderam os que com elas duelaram, fato que pode ser observado em qualquer livro de memórias dos então combatentes, a ousadia, coragem e abnegação de ambos os contendores ficou gravada em nomes como: Trujillo, Fariña, Mariz e Barros, Hoonholtz e tantos outros que fazem parte da história de ambas as nações envolvidas.

¹ HOUAISS, Antônio. *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro, Ed. Objetiva, 2007.

² HOUAISS, op. cit.

³ HOUAISS, op. cit.

⁴ MOTTA, Arthur Silveira da. (Barão de Jaceguay). *De Aspirante a Almirante – Minha fé de Ofício Documentada*. 2 volumes, 2ª Edição, Serviço de Documentação Geral da Marinha. Rio de Janeiro, 1985.

⁵ THOMPSON, George. *A Guerra do Paraguai, com um esboço histórico do país e do povo paraguaio, e notas sobre a engenharia militar durante a guerra*. Tradução: Homero de Castro Jobim. Rio de Janeiro: Editora Conquista, 1968.

⁶ THOMPSON, op. cit. P. 72.

⁷ HOONHOLTZ, Antonio Luis Von. *Memórias do Almirante Barão de Tefé: a Batalha Naval do Riachuelo*. Rio de Janeiro, Editora Livraria Garnier Irmãos. Sem Data.

⁸ HOONHOLTZ, op. cit. P. 56.

⁹ SCHNEIDER, Louis. *A guerra da tríplice aliança contra o governo da república do paraguay (1864-1870)*. Tradução: Manoel Thomaz Alves Nogueira e anotado por José Maria da Silva Paranhos. 3 Volumes. Rio de Janeiro, Editora. Garnier, 1902.

¹⁰ COSTA, Francisco Felix Pereira da. *História da Guerra do Brasil Contra as Republicas da Uruguay e Paraguay*. 4 volumes. Livraria de A. G. Guimarães e Cia. Rio de Janeiro, 1870.

¹¹ FIGUEIREDO, Afonso Celso de Assis. (Visconde de Ouro Preto). *A Marinha D'outrora: (subsídios para a história)*. Coleção Jaceguay, 3ª edição, Serviço de Documentação da Marinha. Rio de Janeiro, 1981.

- ¹² MOTTA, op. cit.
- ¹³ BURTON, Richard Francis. *Cartas dos Campos de Batalha do Paraguai*. Tradução: José Lívio Dantas. Biblioteca do Exército Editora, Rio de Janeiro, 1997.
- ¹⁴ CENTURIÓN, Juan Crisóstomo. *Memorias o Reminiscencias Históricas sobre la Guerra Del Paraguay*. 4 Tomos. Imprenta de Obras, de J. A. Berra-Bolívar, 455. Buenos Aires, 1897.
- ¹⁵ DOMÍNGUEZ, César Cristaldo. *Las Batallas Navales* (guerra de la triple alianza). Colección 150 años de la Guerra Grande, n. 10. Editora El Lector. Asunción, Paraguay, 2013.
- ¹⁶ SCHENEIDER, op. cit. Volume 1. P. 110.
- ¹⁷ SALERNO, Osvaldo; COLOMBINO, Carlos; ESCOBAR, Ticio; ALMEIDA, Carlos. *Cabichuí Periódico De La Guerra De La Triple Alianza*. (Ano 1, nº 69, 30 de dezembro de 1867). Ed. Museo Del Barro, Asunción, 1984.
- ¹⁸ HOONHOLTZ, op. cit. Pp. 60-67.
- ¹⁹ HOONHOLTZ, op. cit. P. 57.
- ²⁰ ANTUNES, Euzébio José. *Memórias das campanhas contra o estado oriental do Uruguai e a República do Paraguai: durante o comando do almirante visconde de Tamandaré*. Rio de Janeiro. Serviço de documentação da Marinha, 2007.
- ²¹ ANTUNES, op. cit. P. 127.
- ²² ANTUNES, op. cit. Pp. 143 a 145.
- ²³ THOMPSON, op. cit. P. 109.
- ²⁴ THOMPSON, op. cit. P. 112.
- ²⁵ COSTA, op. cit. Volume 2. P. 397.
- ²⁶ AZEVEDO, Carlos Frederico dos Santos Xavier. *História Médico-Cirurgica da Esquadra Brasileira nas Campanhas do Uruguay e Paraguay de 1864 a 1869*. Typographia Nacional. Rio de Janeiro, 1870.
- ²⁷ REBOUÇAS, André. *Diário A Guerra do Paraguai (1866)*. São Paulo. Editora: Instituto de Estudos Brasileiros – USP, 1973.
- ²⁸ COSTA, op. cit. Volume 2. P. 439.
- ²⁹ THOMPSON, op. cit. P. 113.
- ³⁰ COSTA, Op. cit. Volume 2. P. 432.
- ³¹ BORMANN, José Bernardino. *História da Guerra do Paraguay*. Curitiba. Imprensa Paranaense, 1897.
- ³² BORMANN. Op. cit. Volume 2. P. 36.
- ³³ COSTA. Op. cit. Volume 3. P. 384.
- ³⁴ FRAGOSO, Augusto Tasso. *História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. 5 volumes. Imprensa do Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 1934. Volume 3. P. 315.
- ³⁵ THOMPSON. Op. cit. P. 186.
- ³⁶ COSTA. Op. cit. Volume 3. P. 448.
- ³⁷ COSTA. Op. cit. Volume 3. P. 583.

A Batalha do Riachuelo no jornal Dezenove de Dezembro: guerra e identidade nacional*

The Riachuelo Battle on the Dezenove de Dezembro Journal: War and National Identity

Luis Fernando Tosta Barbato

Doutorando em História pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e professor do Instituto Federal do Triângulo Mineiro (IFTM).

RESUMO

Este artigo tem como objetivo buscar como a Batalha do Riachuelo figurou no jornal Dezenove de Dezembro, importante periódico do Paraná oitocentista. Através da análise das notícias publicadas em pleno conflito, poderemos observar quais foram os impactos que a Guerra do Paraguai, da qual a Batalha do Riachuelo foi um de seus pontos altos, tivera sobre os sentimentos nacionais brasileiros e como contribuiu para levar às províncias os sentimentos de pertencimento à até então nação brasileira em formação.

PALAVRAS-CHAVE: Guerra do Paraguai; Imprensa; Identidade Nacional

ABSTRACT

This article aims to look like the Riachuelo Battle figured in Dezenove de Dezembro newspaper, an important journal of nineteenth-century Paraná. Through the analysis of the news published in the midst of conflict, we will see what were the impacts that the War of Paraguay, which the Riachuelo Battle was one of its highlights, have on national Brazilian feelings and how helped to take to the provinces feelings of belonging to the Brazilian nation in formation.

KEYWORDS: War of Paraguay; Press; National Identity

INTRODUÇÃO

A Guerra do Paraguai – também conhecida como Guerra da Tríplice Aliança – figura como um dos episódios mais marcantes da história do Brasil oitocentista, primeiro pelo seu próprio caráter bélico, uma vez que foi o maior conflito externo no qual o Brasil já se envolveu, tanto pela sua duração quanto pelo número de vítimas. No mais, a Guerra do Paraguai ainda é importante dentro dos estudos do Brasil Imperial por trazer uma série de consequências políticas que redundaram na própria manutenção política da Monarquia Brasileira.

Mas, dentre todas as questões que a Guerra do Paraguai suscita, a que buscamos compreender aqui é a sua importância para a formação da identidade nacional brasileira, outro ponto no

* Artigo recebido em 27 de abril de 2015 e aprovado para publicação em 12 de junho de 2015.



qual esse conflito ganhou destaque dentro da historiografia dedicada aos estudos do século XIX e da formação do sentimento de identidade nacional no Brasil, uma vez que a guerra serviu para unir, pela primeira vez na história, os brasileiros das mais diversas províncias em torno de um ideal comum, no combate contra um inimigo comum (ARAÚJO, 2012; CARVALHO, 1998; DORATIOTO, 1996).

Como nos trouxe José Murilo de Carvalho, a Guerra do Paraguai promoveu intenso entusiasmo cívico, com a formação de batalhões de voluntários combatentes, e com as vitórias – principalmente as do início do conflito – sendo comemoradas intensamente nas ruas do país (CARVALHO, 1998, p. 332), o que ajuda a compreender a importância da Guerra do Paraguai para a formação da identidade nacional brasileira.

No entanto, o que buscamos aqui é observar como isso se deu no interior das províncias, e como a Guerra do Paraguai repercutiu nas zonas não envolvidas diretamente no conflito, e assim ver como esse sentimento de elevação dos ideais patrióticos e identitários se deram no decorrer do conflito. Para isso, optamos trabalhar a repercussão da Batalha do Riachuelo, uma das mais importantes da história da Guerra do Paraguai e da própria história militar do Brasil, no jornal *Dezenove de Dezembro*, um Periódico de Curitiba, publicado entre os anos de 1854 e 1890, e que tinha o intuito principal de trabalhar as questões referentes à Província do Paraná (MIZUTA, 2012, p. 4.720-4.721).

O jornal *Dezenove de Dezembro* é um exemplo interessante para ser trabalhado a questão da importância desse conflito na formação da identidade nacional do país, isso porque ele era um jornal essencialmente regional, nascido com o intuito mostrar as informações da Província do Paraná aos seus próprios habitantes. De suas 4 páginas habituais, a maior parte era dedicada aos assuntos provinciais, sendo os assuntos referentes ao restante do Império ocupantes de parte diminuta de seu conteúdo, o que ressalta seu viés regionalista.

No entanto, nos momentos altos do conflito, que já ocupava um espaço regular em seu conteúdo, como veremos, como foi o caso da Batalha do Riachuelo, grande parte de suas páginas foram dedicadas a ele, o que

ressalta a repercussão que esse assunto despertava na população, atraindo mesmo os leitores que estavam mais interessados nos assuntos provinciais que nos nacionais.

Assim, o que veremos a seguir é como a Guerra do Paraguai, e em especial a Batalha do Riachuelo, foi trabalhada dentro desse periódico, ressaltando assim esses aspectos que levantamos até então.

A BATALHA DO RIACHUELO NO JORNAL DEZENOVE DE DEZEMBRO

Como dissemos, a Guerra do Paraguai foi um momento no qual a identidade nacional brasileira se fortaleceu, dentro do qual a Batalha do Riachuelo se tornou um ponto alto na elevação desse sentimento. Nesse sentido, a ver pelas palavras presentes no periódico sobre o conflito, mesmo antes da batalha na bacia do Prata, podemos perceber que os sentimentos nacionalistas se afluavam no momento em que, em meio às notícias provinciais, próprias do jornal *Dezenove de Dezembro*, surgiam as notícias e manifestações referentes ao conflito, como no trecho a seguir, que presta uma homenagem a Joaquim Dias da Rocha, paraense e combatente na Guerra do Paraguai, publicada no dia 10 de junho de 1865, portanto, às vésperas da batalha do Riachuelo¹.

Grandiosa é a oferta para o cidadão que a avalia; pesado é o sacrifício para o esposo e o pai que o sopesa: o escóte que o illustrado brasileiro vai pagar no marcial jogo entre os filhos da liberdade e os párias paraguayos, é digno de espartanos feitos (DEZENOVE DE DEZEMBRO, 1865a, p. 4).

Pelas palavras mostradas acima, podemos notar todo o sentimento nacionalista que o conflito provocava no Brasil, primeiro, ao perceber o uso da palavra “brasileiro” para se referir ao combatente, evidenciando que havia um ideal e um envolvimento em caráter nacional relativos ao conflito, no qual as identidades regionais eram suprimidas em prol da identidade nacional, e depois pelas palavras utilizadas para se referir ao inimigo, construindo-o como oposto aquilo que forma o ideal brasileiro. Enquanto os brasileiros são unificados sob

a égide de “filhos da liberdade”, em uma conotação nitidamente positiva, aos paraguaios recaem palavras nada alentadoras, sendo alcunhados sob o viés negativo de “párias”.

No trecho a seguir, publicado na edição de 14 de junho, e que trazia notícias referentes à derrota paraguaia frente às forças argentinas, em uma batalha próxima à cidade de Corrientes, também ficam claras as intenções de se marcar uma identidade e de barbarizar o inimigo:

Depois de uma campanha gloriosa no Estado Oriental, que destruiu os perigos de uma seria complicação das repúblicas vizinhas contra o Imperio, o Brasil as tem por aliadas contra o cacique paraguayo, que não poderá resistir ao primeiro arrojado de forçar colligadas, nas quaes destaca o exército brasileiro compostos de voluntarios briosos, e que ardem por desaffrontar sua pátria (DEZENOVE DE DEZEMBRO, 1865b, p. 4).

Mais uma vez o sentimento de pertencimento ao Brasil é reforçado, e a exaltação se faz presente, ao mesmo tempo em que, mais uma vez, os paraguaios aparecem como inferiorizados, o que fica evidente ao se tratar de Solano Lopez como um cacique, ou seja, alguém que comanda apenas uma horda de bárbaros indígenas, em um contexto no qual esses elementos ainda eram considerados inferiores e pouco, ou não, civilizados (BARBATO, 2014b, p. 98-107). Portanto, aproximar o líder paraguaio de um cacique ajuda a reiterar a superioridade brasileira, e enaltecer os brios dos seus habitantes, enquanto coloca os paraguaios em um patamar de inferioridade.

No entanto, vale ressaltar que aos paraguaios, dentro do jornal, também cabem certos elogios. Eles são retratados também como “bem armados” e “valentes”, e o poder de suas forças militares também é destacado (DEZENOVE DE DEZEMBRO, 1865c, p. 3).

Tudo isso se insere dentro do contexto de formação da identidade nacional brasileira, que teve início no século XIX e ainda estava vigente no período do conflito (BARBATO, 2014a). Isso porque podemos analisar a nação como algo construído historicamente – principalmente

por filólogos e historiadores, que sob muitos aspectos forneceram a lógica e o mapeamento de suas nações ainda aspirantes, como nos traz Smith –, na busca por dar ao mundo a noção de que ele era formado por diversas comunidades, cada uma possuidora de um caráter e de uma história singulares, cada uma resultado de origens e acontecimentos específicos, que interagiam entre si (SMITH, 2000, p. 185).

Um complexo de características físicas e mentais, capazes de distinguir uma nação da outra, era trazido à tona. Surgia então o conceito de caráter nacional na nossa história (BAUER, 2000, p. 47). A partir disso, notamos que para que uma nação se sustentasse, havia também a necessidade de distinção, havia a necessidade do outro. Ou seja, elementos capazes de garantir uma identidade nacional eram necessários, como nos mostra José Carlos Reis:

As identidades são relacionais e mudam em cada relação. A identidade precisa de algo fora dela, da alteridade, outra identidade, que ela não é, e nessa relação com o outro, as identidades são construídas. Uma identidade exclui, cria o exterior. Ela é uma homogeneidade interna, um fechamento. É um ato de poder. As identidades são construídas no interior do jogo de poder e da exclusão. Não são naturais, mas difundidas em lutas históricas (REIS, 2006, p.12).

Portanto, como diz Edgar de Decca, a identidade de um grupo forma-se normalmente por sinais externos e por um conjunto de símbolos e valores a partir dos quais se opera uma identificação (DECCA, 2002, p. 7-20). Segundo Stuart Hall, há o que ele chama de narrativa da nação, que, tal como é contada e recontada nas histórias e nas literaturas nacionais, na mídia e na cultura popular, fornece uma série de estórias, imagens, panoramas, cenários, eventos históricos, símbolos e rituais nacionais que simbolizam ou representam as experiências partilhadas, as perdas, os triunfos e os desastres que dão sentido à nação (HALL, 2005, p. 52).

Nesse sentido, quando se coloca os paraguaios como párias, ou se compara seu líder a um cacique, em um caráter oposto

àquele empregado aos brasileiros, trazidos como bravos e civilizados, na verdade se observa um movimento característico desse momento da construção da identidade nacional brasileira próprio do século XIX e fortemente orientado pelo Estado.

Fica clara aqui a construção do “outro” na figura dos paraguaios, que servem de contraponto aos brasileiros, e que acabam para delimitar sua diferença e sua unidade. E mais, mostrar a força do inimigo caminhava no mesmo sentido de fortalecer esses laços nacionais, por isso certos elogios também eram válidos, afinal, bravos só são bravos quando testados perante um inimigo forte, e nesse momento fazia todo sentido que as forças paraguaias fossem fortes, de maneira a valorizar ainda mais os feitos brasileiros.

Dessa maneira, a Guerra do Paraguai, dentro do jornal Dezenove de Dezembro, já vinha se mostrando como um elemento importante para a construção da identidade nacional brasileira, pois era o momento ideal para surgirem diferenças, homogeneidades, heróis e feitos históricos, dando forma às narrativas que dariam sentido à nação brasileira. Mas foi com as notícias referentes à Batalha do Riachuelo que tudo isso ficou ainda mais evidente.

No entanto, mesmo a referida batalha tendo ocorrido no dia 11 de junho de 1865, foi só no dia 1 de julho do mesmo ano, devido às distâncias e dificuldades de comunicação, que as primeiras notícias relacionadas a ela começaram a chegar em Curitiba. As primeiras notícias foram dadas com parcimônia pelo jornal, por não serem confiáveis e apresentarem certas divergências em suas informações:

Logo que aqui chegou o vapor Brasil, espalhou-se a noticia de ter havido grande combate entre a força naval do império em operações no rio Paraná com a esquadilha paraguaya, resultando desse combate a perda de 3 vapores inimigos, etc, etc. Semelhante nova não nos merece todo o credito porque as comunicações particulares a respeito divergem alguma coisa entre si (DEZENOVE DE DEZEMBRO, 1865a, p. 4).

Ultima hora – corre por certo aqui no exercito, que houve um combate naval, que durou 13 horas e que ficou preso o almirante paraguayo em nosso poder; e que dous vapores da nossa esquadra ficaram inutilizados (DEZENOVE DE DEZEMBRO, 1865a, p. 4).

Um capitão da força do general Netto, vindo de Paysandú, acaba de nos transmitir com a maior veracidade, a importante noticia de que nossa esquadra obtivera um completo triumpho sobre a esquadilha paraguaya, estacionada em Corrientes, a qual fôra batida completamente, indo a pique três vapores, capturados dous e os mais haviam fugido rio acima (DEZENOVE DE DEZEMBRO, 1865a, p. 4).

Desta maneira, podemos observar que as primeiras notícias sobre o confronto já começavam a se espalhar pelo país, no entanto, como se tratavam de notícias ainda preliminares, e com divergências entre si, a elas não foi dado muito crédito, sendo que o próprio jornal alertou essa questão a seus leitores.

Foi somente na edição de 8 de julho, portanto, quase um mês inteiro passado da data do combate, que a notícia da Batalha do Riachuelo foi dada com confirmação no jornal paranaense, e agora, já com credibilidade, o feito foi tratado com entusiasmo. A ver pela notícia, a batalha teve grande repercussão entre os habitantes da província:

Confirmaram-se as noticias que ha dias publicámos. A nossa esquadra obteve o mais completo triumpho nas aguas do Paraná. Logo que a esta capital chegou a confirmação da noticia de tão assinalada victoria (ant’hontem) subiu no ar uma infinidade de foguetes e illuminaram-se todas as casas, percorrendo as ruas uma banda de bella musica cujos sons só eram interrompidos pelos vivas e aclamações aos bravos da esquadra brasileira (DEZENOVE DE DEZEMBRO, 1865d, p. 2).

Mas é no trecho a seguir que podemos ver o quanto a Batalha do Riachuelo significou

nesse contexto de construção de uma identidade nacional para o Brasil, e como ajudou a insuflar ainda mais os ânimos nacionalistas que o jornal já vinha colocando em prática:

O feito do Riachuelo é um desses lances heroicos com que fica para sempre cimentada a honra dos que nelle vencem (...). A esquadra brasileira do commando do chefe Barroso cobriu de gloria o pavilhão ouri-verde, vindo com seu triumpho robustecer a opinião que sempre temos tido do soldado de honra, qualquer que a bandeira que o cubra (...). Honra aos heroes das aguas do Paraná! Louvor ás armas imperiaes! Hurrah! mil vezes hurrah! aos nossos aliados (DEZENOVE DE DEZEMBRO, 1865d, p. 2).

A edição do dia 8 de julho ainda traz uma série de descrições de detalhes da batalha, e traz ainda que “em Buenos-Ayres e aqui a victoria da esquadra brasileira nas aguas do Paraná despertou uma alegria louca, um entusiasmo que chega ao delírio! Calculo o que succederá em todo o império” (DEZENOVE DE DEZEMBRO, 1865d, p.2).

Das descrições presentes nessa mesma edição sobre a Batalha do Riachuelo, uma delas, relatada, segundo o periódico, por um soldado que participou diretamente no conflito, apesar de bastante longa, vale aqui ser apresentada, pela riqueza dos detalhes que traz sobre o desenrolar do combate:

Hontem ás 8 horas da manhã avistámos os navios inimigos, e ás 8 $\frac{3}{4}$ passavam por nós, principian-do logo vivo fogo de parte a parte. O *Amazonas* estava com fogo abafado, espertou-o immediatamente e depois de prompto seguiu acompanhado por toda a esquadra a bater o inimigo, que se achava pairando abaixo do ponto onde estavamos, no Riachuelo. Não se póde imaginar o terrivel fogo que se trocou de lado a lado.

A esquadra paraguaya compunha-se de oito vapores e seis chatas com 47 bocas de fogo, alguma de calibre 80, e foi apoiar-se em uma bateria que estava occulta

sobre a barraca, que tinha nada menos do que 40 bocas de fogo de calibre 80 e 68! A nossa esquadra se compunha de nove navios com 62 bocas de fogo de 30, 32 e 68.

As chatas, em mãos de verdadeiros artilheiros, podiam ter mettido a pique todos os nossos navios, porque faziam um tiro raso, com peças de 80, e seus soldados estavam encobertos. Mas a justiça de nossa causa e pericia do nosso chefe, que, sempre firme no passadiço, mandava a manobra e o fogo, com o intrepido pratico Bernardino ao seu lado, assegurou-nos a victoria, que foi disputada com verdadeiro encarniçamento de parte a parte.

Só o *Amazonas*, convertendo-se em um navio ariete, teve a gloria de metter a pique tres vapores inimigos e uma chata, e, sempre continuando o fogo, o inimigo teve de render-se, perdendo quatro vapores e as seis chatas, cinco das quaes ficaram em nosso poder, fugindo para cima sómente quatro vapores, e estes mesmos mui maltratados.

O *Jequitinhonha*, com o chefe Segundino Gomensoro, segundo da esquadra, foi infeliz, porque encalhou logo quando pretendeu cortar a linha inimiga. O arrojo desse chefe foi indizível e elle ficou contuso em uma perna. O pratico do navio morreu.

A posição em que encalhou, debaixo do fogo das baterias, tornou impossivel sua salvação; mas está completamente perdido, crivado de balas e metralhas, e o distincto commandante do *Amazonas* foi encravar a sua artilharia debaixo do mais vivo fogo.

O *Paraguay*, *Salto* e *Jejuj* estão no fundo. O commandante do segundo e o seu filho se acham na *Mearim*, ambos feridos, porém este gravemente. O medico e dous machinistas inglezes do primeiro se acham na *Iguatemy*, assim como um soldado de infantaria do terceiro, que declarou que cada chata tinha 50 soldados de infantaria, e que o vapor *Rio Branco* tinha ficado em Assumpção. O *Marquez de Olinda*, também tomado pelo

Amazonas, está já cheio d'água e encahalado abaixo da posição que ficou ocupando a nossa esquadra. Ficaram muitos feridos e prisioneiros em nosso poder, e entre os primeiros o commandante Roble, do *Marquez de Olinda*, irmão do general que devasta a provincia de Corrientes com suas hordas.

Este desgraçado pagou a caridade do chefe Barroso, que por suas proprias mãos lhe pensou as feridas, com um acto de verdadeira selvageria, arrancando com os dentes as ligaduras e deixando-se morrer.

As chatas eram verdadeiras machinas de guerra, e os paraguayos mais uma vez mostraram que são valentes, arrojados e activos. Foram derrotados porque servem a uma causa condemnada, e porque encontraram ainda mais valentia, arrojo e actividade do que os que possuem nos heroes de nossa esquadra.

Elles obedecem cegamente a seus superiores, e preferem morrer pelejando a se entregarem; porque vimos o rio coalhado de paraguayos que se tinham atirado a agua, apezar da correnteza, para se salvarem, o que poucos conseguiram pelo fogo de nossos navios. (...).

As armas de que usavam os paraguayos são inglezas, de adarme 17, e outras antigas de pederneiras, as espadas de bom aço e bem cortantes.

A perda do inimigo foi espantosa. Do vapor *Salto*, cujo commandante, irmão de Roble, foi nosso prisioneiro, morreram dous medicos paraguayos e todos os officiaes. (...).

O *Paraguay* não foi mettido a pique pelo *Amazonas*, mas sim pela *Parnahyba*.

Sabe-se que em Assumpção só tinham ficado duas chatas com o vapor *Rio Branco*: estes tres navios, reunidos ao *Taquary*, que fugiu, constituem hoje toda a esquadra inimiga, não valendo a pena falar nos tres ou quatro vapores mais pequenos que ainda lhe restam. (...).

Tivemos a infelicidade de perder os seguintes officiaes e praças:

do *Amazonas* um cadete, um guardião, o serralheiro, e 14 praças da marinhagem e tropa; da *Belmonte* o 2º tenente Julio Carlos Teixeira Pinto, e 9 praças; da *Parnahyba* o guarda marinha Greenhalgh, o mestre, o capitão do 9 Pedro Afonso, um tenente e um cadete do mesmo batalhão, entre os mortos 33, feridos 28 e extraviados 22. Foi o navio que mais soffreu, porque em seu acanhado espaço se reproduziam scenas dignas dos tempos heroicos. Tres vapores paraguayos o abordaram, e lançaram na sua tolda um formigueiro de gente. Toda a guarnição do rodizio de ré e os officiaes que ahi estavam, e que são os já mencionados, foram pasados a fio de espada. (...).

Por informações dadas pelo tenente Alcarae, commandante do vapor *Salto*, se soube que a esquadra inimiga, além de sua guarnição, trazia 3.000 homens de abordagem, O *Salto* tinha 110 praças, o *Taquary* 180, o *Paraguay* 145, o *Marquez de Olinda* 140, todos sómente de abordagem, homens que desprezam a espingarda, e atiram-se com seus grandes facões bem amolados, com os quaes cortaram trincheiras, cabos, etc.

Tomaram-se varias bandeiras, um piano e muito armamento.

Para mais detalhes, leam-se as partes officiaes que abaixo transcrevo, as quaes confirmam tudo quanto acima descrevo. (...) (DEZE-NOVE DE DEZEMBRO, 1865d, p. 3).

Como frisamos, a descrição é longa, mas nela encontramos uma série de dados e descrições referentes à Batalha do Riachuelo, o que justifica sua presença. No mais, tal descrição também pode ser considerada longa para os padrões do jornal Dezenove de Dezembro, que tinha como escopo a publicação de informações referentes à Provincia do Paraná, como frisamos anteriormente, sendo que as notícias relacionadas às demais partes do Império Brasileiro ocupavam um espaço diminuto dentro da publicação. No entanto, nessa edição, foi dedicado mais da metade do espaço do jornal às notícias da Batalha do Riachuelo, da qual a descrição anterior é componente, o que res-

salta a repercussão dessa batalha no Brasil da época. Como trouxe o próprio jornal, antes de introduzir essa descrição que apresentamos, ela trouxe os detalhes que os leitores estavam “curiosos de conhecer” (DEZENOVE DE DEZEMBRO, 1865d, p. 3).

As próximas edições trazem ainda as repercussões da Batalha do Riachuelo, como a recepção da notícia em outras cidades, e homenagens que se prestou na Província do Paraná aos heróis e aos mortos do embate. No mais, outras notícias da Guerra do Paraguai continuam a ser publicadas no jornal paranaense, continuando a exaltação do nacionalismo brasileiro.

Desta maneira, podemos considerar a Guerra do Paraguai como um dos marcos da formação da identidade nacional brasileira, pois pela primeira vez o Império Brasileiro enfrentou um inimigo externo de grandes proporções, o que acabou alimentando os sentimentos de unidade nacional frente a esse inimigo comum de todos os brasileiros. E a ver pelo que observamos aqui, dentro desse contexto de exaltação da pátria através da Guerra do Paraguai, a Batalha do Riachuelo foi um dos pontos altos desse momento, ganhando grande destaque nos jornais da época, dos quais, o Dezenove de Dezembro, publicado em Curitiba, e nascido com o intuito de levar as notícias da Província do Paraná aos seus habitantes, nos serve de exemplo.

Vale ressaltar ainda a importância da própria imprensa na construção desses ideais de nação, não sendo ela apenas um palco de recepção e difusão desses ideais, mas também um dos elementos de construção dessas identidades, como nos traz as palavras de André Caparelli a seguir, e a ver como o Dezenove de Dezembro tratou o conflito, as notícias que resolveu publicar e as palavras que usou para isso, podemos ver claramente seu papel ativo na construção desse sentimento nacional:

(...) mas a imprensa não é apenas um objeto portador, o pano de fundo desses discursos nacionalistas. Considerando-a assim, nós negligenciamos aquilo que lhe é essencial: seu papel ativo na mediação desses discursos. (...) A sociologia-bibliográfica, por sua vez, ensina-nos que o *status* e a interpretação de uma obra dependem também de sua materialidade, que o autor desempenha um papel essencial, juntamente com o editor, na definição das formas dadas às suas obras, e que toda significação de um texto é historicamente situada, depende das leituras, diferenciadas e plurais, que lhe atribuem um sentido (CAPARELLI, 2012, p. 26-27).

Mesmo sendo o Dezenove de Dezembro um jornal sem relação com os círculos militares, e mais preocupado com os problemas regionais do que os nacionais, a Guerra do Paraguai e a Batalha do Riachuelo são elementos que despertam os ânimos e a curiosidade das pessoas, e a ver pelas palavras entusiasmadas que mostramos, despertavam as paixões, mostrando que, de fato, a Guerra do Paraguai serviu para fomentar os ideais nacionalistas no Brasil Imperial, tendo a imprensa uma atuação ativa nesse sentido.

E vale ressaltar que já naquele momento, ainda próximo ao calor do combate, as palavras publicadas no periódico já davam uma prévia de como a Batalha do Riachuelo seria lembrada na história do Brasil: “gloriosa jornada de 11 de junho ficará eternamente memorial nos annaes da nossa marinha. No Rio da Prata mesmo a consideram como o maior e mais esplendido combate que naquelas aguas se tem dado” (DEZENOVE DE DEZEMBRO, 1865d, p. 2).

¹ Vale ressaltar aqui que, apesar de essa edição ter sido publicada apenas 1 dia antes da Batalha do Riachuelo, devido às dificuldades de comunicação próprias daquele tempo, as primeiras notícias do conflito só começarão a aparecer, ainda em forma de notícias não confirmadas, na edição do dia 1 de julho do mesmo ano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, Tiago Gomes de. *A identidade nacional brasileira na Guerra do Paraguai (1864-1870)*. Universidade de Brasília: Brasília, 2012 (tese de doutorado).

BARBATO, Luis Fernando Tosta. A construção da identidade nacional brasileira: necessidade e contexto. *Revista Eletrônica História em Reflexão*. Vol. 8 n. 15 – UFGD – Dourados, jan/jun, 2014a.

BARBATO, Luis Fernando Tosta. A raça em revista: um guia de artigos comentados sobre a questão racial nas revistas do IHGB (1870-1902). *Revista Expedições: Teoria da História & Historiografia*. V. 5, N.1, Janeiro-Julho de 2014b.

BAUER, Otto. A nação. In: BALAKRISHNAN, Gopal. *Um mapa da questão nacional*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.

CAPARELLI, André. Identidade e alteridade nacionais: transferências culturais na imprensa brasileira do século XIX. In: GUIMARÃES, Valéria (org.). *Transferências Culturais: o exemplo da imprensa na França e no Brasil*. Campinas, SP: Mercado das Letras; São Paulo: Edusp, 2012.

CARVALHO, José Murilo de. *Pontos e bordados: escritos de história e política*. Belo Horizonte: UFMG, 1998.

DECCA, Edgar Salvadori de. Cidadão, mostre-me a identidade! In: *Caderno Cedes*. Campinas, V.22, nº 58, pp. 7-20, 2002.

DORATIOTO, Francisco Fernando. *O conflito com o Paraguai: a grande guerra do Brasil*. São Paulo: Ática, 1996.

HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.

MIZUTA, Celina Midori. Imprensa e educação no Paraná durante o governo de Zacarias Góes e Vasconcelos. *Anais eletrônicos do IX Seminários Nacional de Estudos e Pesquisa "História, Sociedade e Educação no Brasil"*, UFPB, 2013.

REIS, José Carlos. *As identidades do Brasil 2: de Calmon a Bonfim: a favor do Brasil: direita ou esquerda?* Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

SMITH, Anthony D. O nacionalismo e os historiadores. In: BALAKRISHNAN, Gopal. *Um mapa da questão nacional*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.

FONTES

Dezenove de Dezembro. Ano XII, nº 595. Curitiba: Typographia de Candido Martins Lopes, 1865a.

Dezenove de Dezembro. Ano XII, nº 596. Curitiba: Typographia de Candido Martins Lopes, 1865b.

Dezenove de Dezembro. Ano XII, nº 601. Curitiba: Typographia de Candido Martins Lopes, 1865c.

Dezenove de Dezembro. Ano XII, nº 603. Curitiba: Typographia de Candido Martins Lopes, 1865d.



Apuntes históricos sobre la isla del Cerrito*

Historical notes about Cerrito Island

Luis Fernando Furlan

Magíster en Defensa Nacional. Licenciado y profesor en Historia

RESUMO

El artículo describe el papel de la isla del Cerrito durante la guerra de la Triple Alianza (1865-1870) y en los años de la post guerra (1870-1879), a través de las actividades de la Marina brasileña en esa isla y de la acción político-militar del gobierno de la República Argentina.

PALAVRAS-CHAVE: Isla del Cerrito, guerra de la Triple Alianza, Gobernación del Chaco

ABSTRACT

The article describes the role of the island of Cerrito during the Triple Alliance war (1865-1870) and in the post war's years (1870-1879), through the activities of the Brazilian Navy in that island and the political-military action of the Argentine government.

KEYWORDS: Island of Cerrito, Triple Alliance war, Government of Chaco

INTRODUCCIÓN

La isla del Cerrito se ubica al Este de la provincia del Chaco (República Argentina), a unos 54 kilómetros de la ciudad de Resistencia (la Capital provincial), en la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay. Posee una forma irregular, que se asemeja a una herradura, y cuenta con una superficie total aproximada de unas 12.000 hectáreas. Se caracteriza especialmente por presentar una elevación natural del terreno en forma de cerro, la cual le ha otorgado su denominación más conocida. Limita al Norte y al Noreste con el río Paraguay, al Este y al Sur con el río Paraná, y al Oeste con el riacho Atajo o Ancho. Su comunicación por vía terrestre se realiza a través del puente de San Pedro, que cruza el riacho Atajo o Ancho, en tanto que por vía fluvial se conecta hacia el Este con la vecina localidad de Paso de la Patria (provincia de Corrientes, República Argentina) y con la cercana costa de la República del Paraguay (jurisdicción del Departamento de Ñeembucú).

Por su ubicación en la confluencia de dos importantes ríos de la cuenca del Plata (el el Paraná y el Paraguay), el área donde se encuentra la isla del Cerrito fue conocida históricamente con los nombres de Confluencia y Tres Bocas. La isla del Cerrito también recibió la denominación de isla de Atajo, por el riacho que por el Oeste la separa del territorio de la provincia del Chaco; actualmente, y acorde con la naturaleza y el potencial turístico

* Artigo recebido em 22 de abril de 2015 e aprovado para publicação em 12 de junho de 2015.





Mapa ubicación de la isla del Cerrito. Disponible en <http://www.argentinaxplora.com/actividad/pesca/mapppl.htm#.VR1ZrkBATUA> (consultado el 2/4/2015).

territorial que encabraba el gobierno de ese país.

LA ISLA DEL CERRITO DURANTE LA GUERRA DE LA TRIPLE ALIANZA (1865-1870)

Durante 1865 las fuerzas navales brasileñas (2ª División Naval y 3ª División Naval), a las órdenes del contraalmirante Francisco Manuel Barroso, operaron en el río Paraná. Colaboraron con las fuerzas argentinas del general Wenceslao Paunero en sus operaciones en la provincia de Co-

de la isla, el *marketing* ha enriquecido la toponimia local al agregarle el nombre de Isla del Sol.

La isla del Cerrito, dada su privilegiada posición geográfica, tuvo un importante valor estratégico por su influencia en las comunicaciones y en la navegación de la cuenca del Plata. Justamente, consciente de ese aspecto, el Imperio del Brasil consideró a la isla como una pieza interesante para su presencia, despliegue y acción en el escenario rioplatense, como así también para asegurar la defensa y las rutas fluviales de sus extensos territorios del Mato Grosso. Al producirse la guerra de la Triple Alianza contra el Paraguay (1865-1870), el Imperio del Brasil ocupó la isla del Cerrito y la utilizó durante todo el conflicto para atender distintas necesidades logísticas y de sanidad de las fuerzas en combate, especialmente, de la Marina imperial. En el contexto de la post guerra (1870-1879), el Imperio del Brasil conservó y prolongó la ocupación de la isla por algunos años, hasta que, cedida a la República Argentina, la isla del Cerrito se integró al plan de organización

Corrientes y en la fugaz recuperación de la ciudad de Corrientes (25-27 de mayo de 1865). El 11 de junio de 1865 derrotaron a buena parte de la Marina paraguaya en el combate naval del Riachuelo. En sus operaciones por el Paraná, las fuerzas navales del Imperio también se enfrentaron a las tropas paraguayas que ocupaban las costas correntinas, en los encuentros de Mercedes (18 de junio de 1865) y Paso de Cuevas (12 de agosto de 1865). En octubre de 1865 las fuerzas paraguayas evacuaron finalmente la provincia de Corrientes. Al terminar ese año, las 2ª y 3ª Divisiones Navales brasileñas del contraalmirante Barroso se encontraban fondeadas frente a la ciudad de Corrientes, en espera de la llegada del vicealmirante vizconde de Tamandaré (comandante en jefe de las fuerzas navales en operaciones) y de los ejércitos aliados (comandados por el presidente argentino general Bartolomé Mitre).

En enero de 1866 las fuerzas de la Triple Alianza ya se hallaban concentradas en el sector Noroeste de la provincia de Corrientes, con núcleo en Paso de la Patria. Entre enero

y abril de ese año se organizaron para preparar el cruce del río Alto Paraná y llevar las operaciones al territorio paraguayo. Las fuerzas navales del contraalmirante Barroso realizaron reconocimientos del río Paraná, desde la ciudad de Corrientes hasta la zona de Tres Bocas/Confluencia. En ese contexto (enero-abril de 1866), los paraguayos hostilizaron a las fuerzas de los aliados desde el fuerte de Itapirú y el campamento de Paso de Patria¹, para dificultar la invasión a su territorio nacional. La resistencia paraguaya se manifestó a través del fuego de los cañones de Itapirú, de la "guerra naval de las chatas" y de varias acciones de desembarco sobre la costa correntina. Así se libraron los combates de Corrales, Pehuajó e isla Redención o Cabrita. El 21 de febrero de 1866 llegó a Corrientes el vicealmirante vizconde de Tamandaré, y el 21 de marzo de ese año las fuerzas navales brasileñas se desplazaron a Tres Bocas, Paso de la Patria e Itapirú².

Para iniciar el desembarco de las fuerzas de la Triple Alianza en territorio paraguayo se eligió un sector de la costa izquierda del río Paraguay ubicado a unos pocos kilómetros al Norte de la confluencia de ese río con el Paraná, en la zona de Tres Bocas, donde se halla la isla del Cerrito. El 16 de abril de 1866 comenzó la gran operación del cruce de los ríos Alto Paraná y Paraguay. El presidente paraguayo mariscal Francisco Solano López ordenó abandonar el fuerte de Itapirú (17 de abril) y el campamento de Paso de Patria (25 de abril), que fueron ocupados por los aliados. En poco más de una semana, las fuerzas de la Triple Alianza habían efectuado el cruce de los ríos al Paraguay por distintos puntos, y se prepararon para abrir las hostilidades en territorio enemigo.

Durante aquellas operaciones del pasaje de los ríos hacia el Paraguay, el vicealmirante Tamandaré ordenó desplegar la 1ª División Naval en una línea que se extendía desde el fuerte de Itapirú hasta Tres Bocas; esa División (acorazados *Brasil* y *Bahía*; cañoneras *Parnaíba*, *Mearim*, *Ipiranga*, *Araguari* y *Chuí*; vapor *Greenhalgh*) debía patrullar y proteger las comunicaciones en la zona de Tres Bocas e Itapirú y apoyar a las 2ª y 3ª Divisiones Navales. La 3ª División Naval

(corbetas *Magé* y *Beberibe*, cañoneras *Ivaí* e *Iguatemí*) escoltó a los transportes el 16 de abril de 1866, y también operó en Tres Bocas y en los ríos Paraguay y Alto Paraná. La 2ª División Naval se encargó de bombardear el fuerte de Itapirú y el campamento de Paso de Patria.

Para la etapa de la guerra que se inauguraba con aquellos acontecimientos, era fundamental poseer una base adelantada y más cercana al nuevo teatro de operaciones para satisfacer las numerosas necesidades de las fuerzas en combate, específicamente las relacionadas con los aspectos logísticos y de sanidad, y para contribuir, además, al control de los ríos y de las comunicaciones fluviales.

Es así que el 28 de mayo de 1866 la Marina brasileña se instaló en el área de Tres Bocas/Confluencia, y ocupó la isla del Cerrito para cumplir con los objetivos mencionados. En esa fecha, el entonces primer teniente Silveira da Motta anotó en su Diario que *Esteve o Almirante (Tamandaré) na Ilha do Cerrito, onde desembarcou o contingente da voluntários alemaes que se achava na Esquadra, o qual ficará ocupando aquela posição, onde se vai estabelecer um hospital e depósitos da Esquadra*³. Por su parte, el vizconde de Ouro Preto, ministro de Marina del Imperio del Brasil (1866-1867), señaló que:

Tendo os navios brasileiros de combater contra uma esquadra relativamente poderosa, fortalezas e baterías em rios tortuosos e estreitos, necessariamente sofreriam consideráveis estragos, afrontando o fogo de canhoes a curtíssima distância. Para repará-los nao se podia recorrer aos portos do Rio da Prata, onde faltavam oficinas suficientemente montadas. Recolherem-se ao Rio de Janeiro, por demais demoraria aos concertos, acrescentado que conforme as deteriorações recebidas, nem sempre ilhes seria permitido fazê-lo, sulcando mares agitados e tempestuosos como sao os do sul.

Indispensável era, portanto, que no proprio teatro da luta encontrassem os meios precisos para os

fabricos ou concertos de que carecessem e para se munirem dos sobressalentes que ilhes faltassem. Com esse fim, estabeleceu o Governo importante arsenal de construções navais na Ilha do Cerrito, nas proximidades da confluencia do Paraná com o Paraguai⁴.

En la decisión de establecerse en la isla del Cerrito influyeron igualmente las actividades navales realizadas en 1865, los preparativos para invadir el territorio del Paraguay (enero-marzo de 1866), el cruce de los ríos para ejecutar esa gran operación anfibia (abril de 1866) y la proyección de la campaña militar al suelo enemigo.

La Marina brasileña estableció en la isla del Cerrito un arsenal⁵ y un hospital. El arsenal se utilizó como depósito de materiales diversos para las fuerzas navales y terrestres (municiones, artillería, etc.) y como taller para reparaciones navales y trabajos técnicos varios⁶. En el hospital se brindó atención médica a efectivos de las fuerzas aliadas y también del Paraguay. Además, integrantes del 2º Cuerpo del Ejército brasileño construyeron allí una pequeña capilla⁷. Los brasileños permanecieron en la isla del Cerrito durante toda la guerra.

Respecto a los oficiales de la Marina imperial que estuvieron al frente del arsenal del Cerrito, registramos los siguientes nombres: capitán de fragata Henrique Antonio Baptista (o Batista), capitán teniente honorario José Maria da Conceição Júnior (ingeniero de máquinas), primer teniente honorario Antonio Luis Bastos dos Reis (constructor) y primer teniente Manuel Carneiro da Rocha.

Sobre las actividades realizadas en el arsenal de la isla del Cerrito, destacamos que entre 1867 y 1868 se construyó una pequeña locomotora (con piezas de la máquina del transporte *Isabel*) para la línea férrea (o *tramway*) que se estableció en el Chaco (costa derecha del río Paraguay) con el fin de abastecer por tierra a los buques imperiales que operaban en las áreas cercanas a Curupayty y Humaitá⁸; en esa tarea trabajaron los oficiales José Maria da Conceição Júnior y Antonio Luis Bastos

dos Reis. A principios de 1868 se colocó la quilla de una corbeta acorazada (la *Sete de Setembro*) y de un transporte (el *Lamego*). También funcionó en la isla, como anexo del arsenal, un laboratorio pirotécnico, instalado por el capitán Baptista⁹ (1866-1867).

En cuanto al hospital del Cerrito, se señaló, por ejemplo, que *na época em que grassou com mais intensidade a cholera na esquadra, estabeleceu-se uma enfermeria na ilha do Cerrito*; en los treinta y dos días que duró la epidemia, esa enfermería alojó 377 personas, de las cuales se curaron 117, fallecieron 230 y quedaron en tratamiento 30¹⁰.

La isla sirvió de fondeadero a distintos buques de la Marina imperial que operaban en el río Paraguay cumpliendo diversas misiones, o que necesitaban efectuar reparaciones (cañoneras *Mearim*¹¹, *Parnaíba*¹², *Itajaí*, *Araguari*, *Ivaí*, *Iguatemi*, *Maracanã* y *Chuí*; acorazados *Tamandaré*, *Mariz e Barros*, *Colombo* y *Herval*; monitor *Alagoas*; transporte *Apa*; vapores *Greenhalgh* y *Voluntário da Pátria*). También fue escala para los barcos que hacían viajes entre el frente de combate, Paso de la Patria (provincia de Corrientes) y las ciudades de Corrientes, Buenos Aires, Montevideo y Río de Janeiro (vapores *Lindóia*, *General Osorio* y *Leopoldina*).

El vicealmirante Tamandaré, el contraalmirante Francisco Manuel Barroso (barón de Amazonas), el marqués de Caxias, el vicealmirante Joaquim José Ignacio (vizconde Inhaúma), el barón de Porto Alegre y otros altos jefes militares de la Triple Alianza visitaron la isla en distintas ocasiones, por ejemplo, para inspeccionar sus instalaciones (arsenal, oficinas, depósitos, hospital, enfermería), como así también para celebrar encuentros de nivel político, diplomático y militar, en los que participaron algunos extranjeros (de Francia y Estados Unidos). También estuvieron en la isla del Cerrito un capitán de artillería del Ejército francés (comisionado por el gobierno de su país para asistir a las operaciones militares de los aliados), la cañonera de guerra francesa *Decidée*, el vizconde de Beaumont (secretario de la Legación francesa en Buenos Aires), el vapor estadounidense *Shamokin* y el diplomático Washburn (de los Estados Unidos).

LA ISLA DEL CERRITO EN LOS AÑOS DE LA POST GUERRA (1870-1879)

Entre 1870 y 1876, finalizada la guerra de la Triple Alianza, se produjeron fricciones entre la República Argentina y el Imperio del Brasil. En esos años, ambos países se dedicaron a definir sus límites con la República del Paraguay, y a cerrar el conflicto. Argentina y Paraguay se ocuparon de fijar sus respectivos límites en el extenso territorio del Chaco¹³, pero las negociaciones se prolongaron; incluso, cuando en 1876 se firmó un tratado, quedó sin resolución y sometida a arbitraje una porción del Chaco Boreal (situación que se definirá en 1878). Por su parte, el 9 de enero de 1872 Brasil firmó la paz y arregló satisfactoriamente sus límites con Paraguay, a la vez que suscribió otros tratados complementarios (amistad, comercio, navegación).

Desde 1869 Argentina ocupaba Villa Occidental y parte de la zona ubicada entre los ríos Pilcomayo y Verde (Chaco Boreal). Para fortalecer la presencia y los derechos de Argentina en el Chaco, por Decreto del 31 de enero de 1872 (promulgado el 5 de febrero) se creó la Gobernación del Territorio Nacional del Chaco, con Capital en Villa Occidental. Ese acto del gobierno argentino ocurría en momentos en que se desarrollaban las negociaciones con el Paraguay, y poco después de que el Imperio del Brasil firmara su tratado del 9 de enero de 1872 con los paraguayos; también coincidió con la misión diplomática del general Bartolomé Mitre a Río de Janeiro (1872).

El 18 de octubre de 1872 (Ley N° 576) se organizó el Territorio Nacional del Chaco (autoridades, administración, presupuesto, justicia, seguridad, distribución de tierras, colonización), y el 6 de octubre de 1874 (Ley N° 686) se creó su Jefatura Política (suprimida en 1876). Entre 1872 y 1879 fueron sus gobernadores el general Julio de Vedia (1872-1875), el teniente coronel Napoleón Uruburu (1875-1876), el teniente coronel Pantaleón Gómez (1877-1878) y el coronel Lucio V. Mansilla (1878-1880). Una figura importante fue el capitán (luego coronel) Luis Jorge Fontana, quien

permaneció destinado en el Chaco entre 1875 y 1884, donde se desempeñó como secretario del Jefe Político y del Gobernador, y también como Gobernador interino en distintos períodos¹⁴.

En el contexto de tensión de la post guerra, el Imperio del Brasil conservó la isla del Cerrito y prolongó su ocupación hasta 1876. La razón de esa decisión puede encontrarse igualmente en la cuestión del Chaco entre Argentina y Paraguay. El Imperio del Brasil no descuidó la situación del Chaco, ya que era importante impedir que Argentina se extendiera por el territorio chaqueño al Norte del río Pilcomayo, para evitar que la región del Mato Grosso pudiera ser amenazada desde el Sur.

A partir de 1871 la Marina imperial comenzó el proyecto de trasladar a Ladario (Mato Grosso) el personal, las instalaciones, las máquinas y los diversos materiales del arsenal del Cerrito. Esa tarea estuvo a cargo del capitán de fragata Manuel Ricardo da Cunha Couto. Según el Relatorio del ministro de Marina de ese año:

Cumpría-nos tambem remover o estabelecimento de construcção naval e de machinas, que tinhamos na ilha do Atajo creado para as necessidades communs da guerra dos aliados contra o governo da republica do Paraguay. E para nenhum outro ponto do imperio esa remoção seria mais útil e fácil, do que para a provincia de Mato-Grosso em logar apropriado ao fabrico e costeo dos navios da estação, que devemos manter no rio Paraguay para a defeza das nossas fronteiras¹⁵.

En 1873 el ministro de Marina del Imperio informó que *com os recursos largamente fornecidos pelos depósitos, que durante a guerra foram creados no Cerrito, e com o material aproveitavel, procedente de Cuyabá, prosegem activamente os trabalhos no Ladario, podendo-se considerar quasi montado este estabelecimento*¹⁶. Mientras se realizaba el traslado del arsenal del Cerrito a Ladario, la enfermería de la isla seguía funcionando: en 1874 se registró la entrada de 188 personas y el fallecimiento de 3¹⁷.

En 1874 finalizó la transferencia del arsenal del Cerrito al nuevo arsenal de Ladario (que había sido fundado en enero de 1873). Sin embargo, pese a aquella mudanza, la isla del Cerrito continuó ocupada por el Imperio del Brasil, que dejó allí una guarnición militar¹⁸ (tal vez como una defensa adelantada de Mato Grosso). De esa manera, el Imperio reorganizó la estructura logística naval y la defensa en la región de Mato Grosso y su área de influencia.

El 3 de febrero de 1876 Argentina y Paraguay firmaron el tratado de paz, amistad, límites, comercio y navegación. Paraguay reconoció la soberanía argentina sobre la isla del Cerrito y el Chaco Central (entre los ríos Pilcomayo y Bermejo). Argentina renunció en favor de Paraguay a la parte del Chaco Boreal entre el río Verde y Bahía Negra. Solamente quedó pendiente y sujeto a arbitraje el sector del Chaco Boreal comprendido entre los ríos Verde y Pilcomayo, más Villa Occidental. Paralelamente, una comisión exploradora enviada por el gobierno argentino cumplía su misión en el Chaco (actuó allí entre octubre de 1875 y abril de 1876); en su informe (elevado el 31 de mayo de 1876), señaló:

Río Ancho

Este río (...) es sin duda el más hermoso de toda la costa del Chaco Argentino, ofreciendo pintorescos paisajes (sic) siempre nuevos y deliciosos (...)

Sin embargo está completamente abandonado y solitario el río. Los navegantes prefieren el camino más corto que pasa frente al "Cerrito" y temen al mismo tiempo el famoso Banco del Atajo, que se encuentra en su extremidad Norte, donde en tiempo de guerra los Paraguayos tratando de cerrar el paso echaron á pique varias embarcaciones¹⁹.

Por aquel tratado del 3 de febrero de 1876 Argentina recibió la isla del Cerrito, que se hallaba todavía ocupada por el Imperio del Brasil. El 22 de junio de 1876 la guarnición militar brasileña se retiró de la isla, luego de más de diez años de ocupación. Finalmente,

el 8 de septiembre de 1876 se concretó la toma de posesión oficial de la isla del Cerrito por parte de la República Argentina²⁰.

El 12 de noviembre de 1878 se solucionó el problema de los límites pendientes entre Argentina y Paraguay, con el arbitraje del presidente de los Estados Unidos Rutherford Hayes, quien falló a favor del Paraguay. Por ese acto, Paraguay recibió la parte del Chaco Boreal que estaba en discusión, incluida Villa Occidental. El río Pilcomayo definió así la frontera entre ambos países.

La isla del Cerrito fue Capital circunstancial de la Gobernación del Territorio Nacional del Chaco. Esa situación se dio en el contexto de la incorporación de la isla a la República Argentina, y cuando ese país tuvo que evacuar el Chaco Boreal y devolver Villa Occidental con motivo del arbitraje del presidente Hayes. La entrega de Villa Occidental dejaba a aquella Gobernación sin Capital. El 8 de abril de 1879 el capitán Luis Jorge Fontana fundó la ciudad de Formosa, nueva Capital de la Gobernación en reemplazo de la sede provisoria de la isla del Cerrito²¹.

Sobre la importancia de la isla del Cerrito para la defensa de la cuenca del Plata, Luis Jorge Fontana²² destacó, hacia 1881, los siguientes aspectos: la ubicación en la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay; la posibilidad de cerrar completamente la entrada de este último río; la defensa de la boca del Paraná con gruesa artillería colocada en la cúspide del promontorio o "Cerrito" que da nombre a la isla; y la conveniencia de preparar y adaptar el terreno de la costa baja y anegadiza (donde está la confluencia de ambos ríos²³) para construir baterías rasantes. Finalmente, sobre la defensa general de la isla del Cerrito señaló que:

Por esto, nuestra opinión es que las fuerzas de desembarco que intentasen tomar por asalto aquel punto militar, hallarían mucha dificultad por la naturaleza del terreno, obstáculos que podrían aumentarse por medios conocidos; y que ellas, antes de llegar, serían barridas, no sólo por el fuego que podrían hacer girando a retaguardia las mismas piezas

*de la costa, sino también por las del Cerrito, que dominarían toda la isla en sus cuatro vientos*²⁴.

Fontana comentó además que en la isla existía una comandancia, una batería, una capilla y más de sesenta ranchos; observó que podía instalarse una pequeña colonia agropecuaria; y advirtió acerca de la fertilidad de su territorio (muy apropiado para el cultivo y la producción de banana, tabaco, café y yerba mate)²⁵.

Con la incorporación de la isla del Cerrito, Argentina se aseguró el estratégico nudo fluvial de Tres Bocas/Confluencia, lo que facilitó sus comunicaciones en la cuenca del Plata; además, aquel acontecimiento contribuyó a la organización y a la defensa de la Gobernación del Territorio Nacional del Chaco.

PALABRAS FINALES

Hoy, la isla del Cerrito constituye un importante centro de atracción turística del Nordeste argentino, donde la combinación de naturaleza e historia permite realizar distintas actividades (camping, caminatas, observación de fauna), especialmente, la pesca del dorado (el “tigre de los ríos”), un acontecimiento que atrae a numerosos turistas de distintos puntos del país. Testimonios de la guerra de la Triple Alianza y de la ocupación brasileña son los diversos objetos que, hallados en la isla, se exhiben en su Museo Histórico Regional. Por otra parte, la ubicación de la isla en la Hidrovía Paraná-Paraguay actualiza y mantiene vigente su condición de llave estratégica y de encrucijada en la cuenca del Plata.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

BEVERINA, Juan. *La guerra del Paraguay (1865-1870)*. Biblioteca del Oficial volumen 652-653. Buenos Aires: Círculo Militar, 1973.

ELETA, Fermín. “Guerra de la Triple Alianza con el Paraguay de 1866 a 1870”. En: *Historia marítima argentina*, tomo VII. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1989.

ETCHEPAREBORDA, Roberto. “Enfrentamiento argentino-brasileño al finalizar la guerra del Paraguay. Un episodio de espionaje en el Río de la Plata en 1874”. En: *Investigaciones y ensayos* 10, enero-junio de 1971. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia.

FONTANA, Luis Jorge. *El Gran Chaco*. 2ª edición. Buenos Aires: Solar-Hachette, 1977.

GÓMEZ FLORENTÍN, Carlos. *El Paraguay de la Post Guerra 1870-1900*. Colección Historia general del Paraguay 8. Asunción: El Lector-ABC Color, 2010.

HARTZ OLIVEIRA MOITREL, Mónica. “A atuação de Barroso como chefe de Estado-Maior em Passo da Pátria”. En: *Revista Navigator*, V. 1, N° 2, 2005. Disponible en http://www.revistanavigator.com.br/navig2/com/N2_com.pdf (consultado el 24/3/2015).

LIMA, José Francisco de. *Marquês de Tamandaré. Patrono da Marinha (Seu Perfil Histórico)*. Río de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1982.

LUNA, Félix. *Segunda fila*. Buenos Aires: Planeta, 1999.

MAEDER, Ernesto J. A. *Historia del Chaco*. Colección Historia de nuestras provincias 18. Buenos Aires: Plus Ultra, 1996.

-----, “Historia del Chaco y de sus pueblos”. En: Academia Nacional de la Historia, *Historia argentina contemporánea*, vol. IV, segunda sección. Buenos Aires: El Ateneo, 1967.

-----, "La Gobernación del Chaco (1872-1884). Problemas y realizaciones del primer Territorio Nacional". En: *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, volumen XLIX. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, 1977.

Memorias e informes de la primera Gobernación del Chaco 1872-1884. Universidad Nacional del Nordeste, Facultad de Humanidades, Instituto de Historia. Resistencia-Corrientes: 1977.

Museo Histórico Regional Isla del Cerrito (provincia de Chaco, República Argentina). <https://www.facebook.com/MuseoHistoricoIslaDelCerrito> (Consultado el 30/3/2015).

OURO PRETO, Visconde de. *A marinha d' outrora*. 3ª edição, Coleção Jaceguay, volume 1, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981.

Relatorio (1866) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Primeira Sessao da Decima Terceira Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Affonso Celso de Assis Figueiredo. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1867. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2101/000002.html> (consultado el 29/3/2015).

Relatorio (1867) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Segunda Sessao da Decima Terceira Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Affonso Celso de Assis Figueiredo. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1868. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2102/000235.html> (consultado el 30/3/2015).

Relatorio (1868) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Primeira Sessao da Decima Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Barao do Cotegipe. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1869. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2103/000002.html> (consultado el 30/3/2015).

Relatorio (1869) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Segunda Sessao da Decima Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Barao do Cotegipe. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1870. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2103/000002.html> (consultado el 30/3/2015).

Relatorio (1871) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Quarta Sessao da Decima Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado interino dos Negocios da Marinha Dr. Manoel Antonio Duarte de Azevedo. Rio de Janeiro: Typographia do Diario do Rio de Janeiro, 1872. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2106/000002.html> (consultado el 30/3/2015).

Relatorio (1872) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Segunda Sessao da Decima Quinta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1873. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2108/000001.html> (consultado el 30/3/2015).

Relatorio (1873) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Terceira Sessao da Decima Quinta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2109/000002.html> (consultado el 30/3/2015).

Relatorio (1874) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Cuarta Sessao da Decima Quinta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2110/000002.html> (consultado el 30/3/2015).

Relatorio (1876) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Primeira Sessão da Decima Sexta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Luiz Antonio Pereira Franco. Río de Janeiro: Typographia do Diario do Río de Janeiro, 1877. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2111/000002.html> (consultado el 30/3/2015).

SCUNIO, Alberto D. H. *La conquista del Chaco*. Biblioteca del Oficial volumen 637-638. Buenos Aires: Círculo Militar, 1972.

SILVEIRA DA MOTTA, Arthur. *De aspirante a almirante*. 2ª edição, Coleção Jaceguay, volume 7, tomo I, Río de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1984.

-----, *De aspirante a almirante*. 2ª edição, Coleção Jaceguay, volume 7, tomo II, Río de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.

YABEN, Jacinto. *Biografías argentinas y sudamericanas*, tomo II. Buenos Aires: Editorial "Metrópolis", 1938.

El autor agradece la ayuda del personal de la Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, especialmente a la capitán de mar y guerra Edina Laura Nogueira da Gama y al capitán de fragata Pierre Paulo da Cunha Castro.

¹ Paso de la Patria se encuentra en la provincia de Corrientes (Argentina) y Paso de Patria en la República del Paraguay. Actualmente existe un servicio fluvial que comunica ambas localidades.

² Ese día los paraguayos colocaron piezas de artillería en Tres Bocas y cañonearon a los buques brasileños allí desplegados. Diario del primer teniente Arthur Silveira da Motta (secretario y ayudante de órdenes del vicealmirante Tamandaré), del 8 de febrero al 23 de diciembre de 1866. En: SILVEIRA DA MOTTA, Arthur. *De aspirante a almirante*. 2ª edición, Coleção Jaceguay, volume 7, tomo I, Río de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1984, p. 82.

³ Diario del primer teniente Arthur Silveira da Motta. En: SILVEIRA DA MOTTA, Arthur. *Ibidem*, p. 109.

⁴ OURO PRETO, Visconde de. *A marinha d' outrora*. 3ª edição, Coleção Jaceguay, volume 1, Río de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981, p. 63.

⁵ Según las fuentes utilizadas para este trabajo, los brasileños lo denominaban *Arsenal, Establecimiento, Establecimiento Naval y Depósito*.

⁶ El capitán de mar y guerra Miguel Joaquim Ribeiro de Carvalho, Jefe del Cuerpo de Hacienda de la Marina imperial, en el informe de su Comisión al Paraguay (1869), describió distintos aspectos del *Establecimiento Naval del Cerrito* (material existente en los depósitos, estado de las oficinas, etc.). Relatorio (1869) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Decima Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Barao do Cotegipe. Río de Janeiro: Typographia do Diario do Río de Janeiro, 1870. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2104/000002.html> (consultado el 30/3/2015).

⁷ El 8 de diciembre de 1866 *foi o Almirante* (Tamandaré), *com o estado-maior, á Ilha do Cerrito, onde se celebrou a primeira missa em uma capelinha feita pelos fornecedores do 2º Corpo do Exército*. Diario del primer teniente Arthur Silveira da Motta. En: SILVEIRA DA MOTTA, Arthur. *Ob. cit.*, p. 141.

⁸ La línea férrea construida por los brasileños en el Chaco unía Puerto Palmar (boca del riacho Quiá) con Puerto Elisario. Véase OURO PRETO, Visconde de. *Ob. cit.*, pp. 64-65. Sobre ese tema ver también el informe del primer teniente Jayme Gomes de Argollo Ferrao "Estrada de ferro do Chaco", anexo del Relatorio (1867) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Decima Terceira Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Affonso Celso de Assis Figueiredo. Río de Janeiro: Typographia do Diario do Río de Janeiro, 1868, disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2102/000235.html> (consultado el 30/3/2015).

⁹ *Graças á sua actividade e inteligente direção ficou estabelecido na ilha do Cerrito um laboratorio pyrotechnico, com o material e pessoal necessarios á execucao de alguns trabalhos mais urgentes daquella especialidade*. Relatorio (1866) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Primeira Sessão da Decima Terceira Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Affonso Celso de Assis Figueiredo. Río de Janeiro: Typographia Perseverança, 1867, p. 17. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2101/000002.html> (consultado el 29/3/2015).

¹⁰ Relatorio (1868) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Primeira Sessão da Decima Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Barao do Cotegipe. Río de Janeiro: Typographia do Diario do Río de Janeiro, 1869, p. 21. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2103/000002.html> (consultado el 30/3/2015).

¹¹ Entre sus actividades, la cañonera *Mearim* permaneció fondeada en la isla del Cerrito para proteger a su guarnición militar. Diario del primer teniente Arthur Silveira da Motta. En: SILVEIRA DA MOTTA, Arthur. *Ob. cit.*, p. 110.

¹² El 9 de junio de 1866 la cañonera *Parnaíba*, que bajaba por el río Paraguay, desembarcó en la isla a sus hombres para desinfectar el buque como medida sanitaria. Diario del primer teniente Arthur Silveira da Motta. En: SILVEIRA DA MOTTA, Arthur. *Ob. cit.*, p. 112.

¹³ Comprendería el Chaco Boreal (al Norte del río Pilcomayo), el Chaco Central (entre los ríos Pilcomayo y Bermejo) y el Chaco Austral (al Sur del Bermejo).

¹⁴ Sobre la vida de Luis Jorge Fontana y su trayectoria en el Chaco, véase YABEN, Jacinto. *Biografías argentinas y sudamericanas*, tomo II. Buenos Aires: Editorial "Metrópolis", 1938, pp. 621-625.

¹⁵ Relatório (1871) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Quarta Sessão da Decima Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado interino dos Negocios da Marinha Dr. Manoel Antonio Duarte de Azevedo. Río de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1872, p. 22. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2106/000002.html> (consultado el 30/3/2015).

¹⁶ Relatório (1873) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Terceira Sessão da Decima Quinta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Río de Janeiro: Typographia Nacional, 1874, p. 33. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2109/000002.html> (consultado el 30/3/2015).

¹⁷ Relatório (1874) apresentado á Assambléa Geral Legislativa na Cuarta Sessão da Decima Quinta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Río de Janeiro: Typographia Nacional, 1875, p. 17. Disponible en <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2110/000002.html> (consultado el 30/3/2015).

¹⁸ Como testimonio de los últimos tiempos de la ocupación brasileña, el 19 de diciembre de 1875 falleció el primer teniente de la Marina imperial L. L. Cavalcante de Oliveira y fue sepultado en la isla del Cerrito. En el Museo Histórico Regional de la isla del Cerrito se exhibe una fotografía de una placa de su tumba.

¹⁹ "Informe de la Comisión Exploradora del Chaco". En: *Memorias e informes de la primera Gobernación del Chaco 1872-1884*. Universidad Nacional del Nordeste, Facultad de Humanidades, Instituto de Historia. Resistencia-Corrientes: 1977, p. 47.

²⁰ La Acta que registró ese acontecimiento fue reproducida en FONTANA, Luis Jorge. *El Gran Chaco*. 2ª edición. Buenos Aires: Solar-Hachette, 1977, pp. 74-75.

²¹ El 14 de mayo de 1879, poco después de fundada la ciudad de Formosa, el Paraguay recibió oficialmente Villa Occidental (bautizada con el nuevo nombre de Villa Hayes).

²² FONTANA, Luis Jorge. *Ob. cit.*, pp. 73-74. La primera edición de su libro es de 1881. Allí volcó sus investigaciones y experiencias en el Chaco.

²³ Punta Norte es el sector preciso donde se puede apreciar el maravilloso espectáculo de la confluencia del Paraná y el Paraguay.

²⁴ FONTANA, Luis Jorge. *Ob. cit.*, p. 74.

²⁵ FONTANA, Luis Jorge. *Ob. cit.*, pp. 71-72.

A escrita da história militar da Guerra do Paraguai: o exemplo de Emilio Carlos Jourdan*

Writing the military history of Paraguay War: the example of Emilio Carlos Jourdan

André Fertig

Doutor em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e professor do Departamento de História da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM).

Ismael Vincensi

Graduando em História na Universidade Federal de Santa Maria (UFSM).

RESUMO

Este artigo investiga o livro *A Guerra do Paraguai*, do autor Emilio Carlos Jourdan, militar ex-participante da guerra, tendo como objetivo realizar uma análise historiográfica acerca da obra, buscando compreender como Jourdan explicou o conflito e quais as características de sua historiografia.

PALAVRAS-CHAVE: Guerra do Paraguai, Emilio Carlos Jourdan, Historiografia militar

ABSTRACT

This article investigates the book *The War of Paraguay*, the author Emilio Carlos Jourdan, military former participant of the war, having as objective to perform an analysis historiographical concerning the work, seeking to understand how Jourdan explained the conflict and the characteristics of their historiography.

KEYWORDS: War of Paraguay, Emilio Carlos Jourdan, military historiography

Emilio Carlos Jourdan nasceu em 19 de julho de 1838, na cidade de Namur, Bélgica. Depois de formar-se em engenharia veio para o Brasil com 25 anos e se estabeleceu na cidade do Rio de Janeiro. Ele casou em 1874 com Helena Elizabeth Julia Caffier, filha do francês Charles Augustin Caffier e de Marie Julie Caffier. Do casamento nasceram catorze filhos, dez no Rio de Janeiro, um em Joinville e três em Jaraguá do Sul. Jourdan participou da Guerra do Paraguai, alcançando o posto de 1º Tenente do Corpo de Engenharia e, no período republicano, chegou ao posto de Coronel Honorário. Ele ainda foi fundador da cidade de Jaraguá do Sul e veio a falecer em 8 de agosto de 1900. É patrono da 3ª Companhia de Engenharia de Combate Mecanizada, unidade de Engenharia do Exército Brasileiro situada na cidade gaúcha de Dom Pedrito.

* Artigo recebido em 07 de outubro de 2015 e aprovado para publicação em 22 de outubro de 2015.

Em 1871 Jourdan escreveu um relato memorialístico acerca do conflito bélico em que havia participado, "*Guerra do Paraguai*", documentando as suas impressões sobre o conflito, que será objeto de análise historiográfica neste artigo. Portanto, este artigo tem por objeto analisar um exemplo da historiografia tradicional acerca da Guerra do Paraguai, no intuito de compreender como o historiador militar Emílio Carlos Jourdan construiu sua versão sobre a Guerra do Paraguai.

Desde o final da Guerra do Paraguai até hoje a historiografia sobre o conflito produziu diversas versões sobre o evento, o que é inerente à historicidade da produção do conhecimento histórico. Durante o conflito e logo após, ainda no contexto das disputas acirradas de cunho nacionalistas próprias da segunda metade do século XIX, houve uma ênfase em explicar as causas da guerra exclusivamente pelo ímpeto expansionista do "ditador paraguaio" Solano López. A partir dos anos 1960 despontou uma historiografia revisionista, que produziu uma versão em que a explicação para a guerra passava pelo papel da Inglaterra, cujo objetivo primordial era, supostamente, impedir a ascensão de uma nação latino-americana poderosa e autônoma, no caso, o Paraguai. Por fim, as correntes historiográficas das últimas décadas buscam compreender o conflito inserido no contexto de um processo histórico fundamental da América do Sul nos oitocentos, ou seja, no processo de construção dos Estados Nacionais.¹

Da primeira tendência historiográfica que citamos acima é que vamos nos ocupar nesse artigo. Ao longo do século XIX, a história militar foi frequentemente associada a outros campos da história e mesmo da literatura. Seria difícil separá-la desses gêneros para considerá-la um campo próprio. O que é considerado como "história militar tradicional", aquela que trata de eventos, batalhas, heróis, entre outros aspectos, emergiu como tendência da escrita da história no Brasil nos anos 1890, alcançando seu ápice na primeira metade do século XX. Tal historiografia foi marcada, na maior parte das vezes, por ser um território de historiadores militares e, ocasionalmente, de admiradores civis. Segundo Celso Castro, Vitor Izecksohn e Hendrik

Kraay, foi somente a partir dos anos 1890 que surgiu um gênero identificável como história militar brasileira. Eram escritores predominantemente militares, que recebiam apoio institucional do exército para publicação de obras historiográficas. O próprio autor estudado aqui, Emílio C. Jourdan, é um exemplo dessa vertente, mas também outros, como José Bernardino Bormann, Emílio Fernandes de Souza Docca e Augusto Tasso Fragoso, fazem parte dessa narrativa.²

A guerra contra o Paraguai foi acontecimento central da história da América do Sul na segunda metade do século XIX. Emílio Carlos Jourdan, ex-participante do evento, assumiu, nos moldes da historiografia tradicional, a representação do evento sob a ótica do heroísmo e da exaltação patriótica. Com uma narrativa nacional-patriótica, de apologia ao Estado e num relato de caráter factual, que entende a história como uma sequência linear e cronológica de acontecimentos, este historiador apresentou a guerra como um choque entre a civilização, no caso, a brasileira, e a barbárie, representada pelo Paraguai e seu ditador:

5 de Agosto, finalmente, depois de nove dias e nove noites de fogo, tendo resistido a todos os horrores de um sitio e ultimamente aos da fome, na península, rendeu-se a guarnição cem as honras da guerra. Os sentimentos de humanidade, de que o exercito brasileiro tem dado tantas e tão exuberantes provas, n'aquela ocasião demonstraram claramente, que esta guerra era a da civilização contra a barbaria.³

A narrativa histórica tradicional possui, entre suas características mais destacadas, um discurso nacionalista, de construção de heróis e uma minuciosa descrição de eventos, na tentativa de transportar o leitor para o cenário do evento no passado. A necessidade de se estudar o Brasil era tarefa precípua ao longo do século e aos historiadores cumpriam tal objetivo. O conhecimento do passado dessas terras latino-americanas, que constituíram parte importante no Império português até o início do século XIX, ne-

cessitava de uma memória e de uma história na perspectiva de um Estado nacional em construção, como era o caso do Brasil. Sendo assim, “uma articulação entre conhecimento e exercício de poder, entre demandas fundadas num conhecimento da história e do território e a implantação de um projeto de construção nacional”, foi característica da escrita da história dos oitocentos.⁴

A construção de personagens heroicos passou também a fazer parte dos objetivos dessa escrita da história vinculada e produzida pelos membros do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB). Podemos pensar que o próprio IHGB, enquanto instituição, de certa maneira, encarnou a figura de herói, ou de um herói que seria um agente coletivo. Suas tarefas históricas consistiriam em salvar o passado nacional e em construir uma memória nacional. Januário da Cunha Barbosa, primeiro secretário do IHGB, propôs um projeto biográfico ao Instituto. Não se tratava, porém, de uma posição irrefletida, mas de um sinônimo aproximado do movimento da história. Na concepção de atuação historiográfica de Barbosa, o mundo se transformava graças aos grandes homens.

Além disso, essa perspectiva historiográfica, que articulava história e política, previa que a história de nossos grandes homens seria escrita pelos nossos historiadores “nacionais”, servindo tal produção do conhecimento histórico como subsídio para a construção de uma identidade nacional.

Quanto à narrativa nos moldes da história tradicional realizada por Jourdan, podemos caracterizá-la como uma minuciosa narração de eventos e atuações individuais que possui o objetivo de construir um relato que objetiva transportar o leitor para o cenário dos acontecimentos históricos. Tal característica de escrita, o historiador alemão Reinhart Koselleck denominou de relato que acaba por produzir uma “ficção do factual”, visto que, embora o historiador acredite que esteja relatando os fatos tais como aconteceram, a maneira de Leopold von Ranke, sua representação do evento e das ações humanas no passado, como não poderia deixar de ser, jamais é idêntica ao que aconteceu. E, uma narrativa de cunho nacionalista, impregnada de valores, ideias,

posições políticas, entre outros atributos parciais do historiador, explicita ainda mais essa perspectiva subjetiva de construção do conhecimento histórico que se traduz no caráter da narrativa. Nesta perspectiva, o resultado é que o historiador, segundo Koselleck, termina por produzir um texto que se aproxima do ficcional.⁵

Emílio Carlos Jourdan, em *A Guerra do Paraguai*, expõe exemplos nítidos desse caráter da narrativa dos fatos vividos, ao retratar, como não poderia deixar de ser, sua visão ou versão da Guerra do Paraguai, ao selecionar certos eventos em detrimento de outros para abordar e, principalmente, ao conferir certo sentido ou explicação para o objeto histórico em questão, usualmente referendando a política imperial. Na reprodução da atuação do Imperador Dom Pedro II, após o cerco a Uruguaiana, Jourdan exalta o papel do soldado na busca da honra e dignidade nacional. Além disso, percebemos a ênfase do autor na retórica nacionalista no seu relato:

Soldados! O território desta província acha-se livre, graças á simples attitude das forças brasileiras e aliadas. Os inimigos renderam-se, mas não está terminada a nossa tarefa. A honra e a dignidade nacional não foram de todo vingadas; parte da província de Mato-Grosso e do território da Republica argentina jazem ainda em poder do nosso inimigo. Avante, pois, que a Divina Providencia e a justiça da causa que defendemos coroarão nossos esforços.⁶

Pelo que percebemos, Jourdan era tributário da concepção e modelo de história produzida no Brasil nos oitocentos nos moldes do IHGB. Segundo Manuel Salgado Guimarães, “foi somente com a criação do IHGB, em 1838, que se criou e aos poucos se fortaleceu a concepção de que a história do Brasil deveria ter a função de auxiliar na construção de uma imagem para a Nação”.⁷ Fazia parte dessa perspectiva historiográfica, como vemos em Jourdan, afirmar o caráter do Brasil como representante da ideia de civilização na América do Sul. O caráter “civilizatório” possuía também grande

impacto na autoafirmação nacional, pois, como vimos, o conflito baseava-se em levar a civilização aos “bárbaros”:

Num processo muito próprio ao caso brasileiro, a construção da ideia de Nação não se assenta sobre uma oposição à antiga metrópole portuguesa; muito ao contrário, a nova Nação brasileira se reconhece enquanto continuadora de uma certa tarefa civilizadora iniciada pela colonização portuguesa.⁸

A partir dessa perspectiva, a construção da identidade nacional, da nação e do Estado se aglutinava, formando uma unidade própria, sob a ótica da historiografia brasileira dos oitocentos. No contexto histórico da formação do Estado e da nação era necessária a construção ou invenção do “outro”. Com este objetivo, os grandes inimigos externos eram as repúblicas latino-americanas, sendo o regime republicano a corporificação da barbárie.⁹

Os primeiros discursos e trabalhos do IHGB proferidos pelo Cônego Januário da Cunha Barbosa e pelo Marechal Raymundo José da Cunha Mattos já tratavam de lições sobre o método historiográfico, procurando refletir o que é história, seus autores e como ela deveria ser escrita. A partir dos discursos proferidos, esses fundadores da historiografia no âmbito do Império produziram um conjunto de noções e parâmetros para a escrita da história que inspiraram as ações do IHGB e seus historiadores ao longo dos oitocentos e inclusive durante boa parte do século XX. Em tempos de construção do Estado nacional brasileiro, a escrita da história deveria auxiliar na unificação simbólica da nação, pois se os acontecimentos históricos ocorriam em diversos lugares do território do Império, era tarefa precípua do IHGB articular essa diversidade de passados e diferenças regionais em uma única história nacional. É através da história que deveria ser estimulado o sentimento de pertencimento a um mesmo Estado nacional.

A *historia magistra vitae*, ou traduzida, a história mestra da vida, faz parte da concepção de história expressada pelo IHGB. Expressão cunhada por Cícero, a *historia*

magistra vitae deveria servir como instrução para a vida através da coleção de exemplos. Essa característica do relato histórico percorreu os séculos e alcançou a produção do conhecimento história realizada pelo IHGB. Tal caráter dessa historiografia pode ser exemplificado pelas falas de Januário da Cunha Barbosa, sendo um princípio que irá orientar as investigações do IHGB desde seu início. Ou seja, antes de tudo, o ofício do historiador deve servir a nação. Eternizar, salvar os fatos exemplares que deveriam servir como referências política e morais ao Estado em construção:

Eterniza-se aquilo que é suscetível de se tornar memorável, e cuja definição depende de uma série de disposições teóricas e políticas. Com efeito, após sua eternização, o fato deve ser salvo, o que, por sua vez, pressupõe certo número de procedimentos metodológicos cobrindo um campo que começa com a descoberta das fontes e se estende até a produção textual.¹⁰

Os primeiros brasileiros que escreveram sobre os acontecimentos fundadores da nação tiveram três dificuldades iniciais. A primeira sobre as distâncias geográficas, tornando assim difícil uma ideia de história geral. A segunda seria a incapacidade desses escritores em dominar os recursos filosóficos que poderiam ser úteis à escrita dessa história, e, por fim, o problema da publicação dos manuscritos e da conservação arquivística:

Os problemas ligados à origem da história do Brasil e à instituição de uma cronologia brasileira passam, portanto, pela política de colonização do país. Assim, em uma nova fase de sua história, na qual o Brasil é independente de Portugal, os brasileiros estão, finalmente, capacitados a empreender a recuperação do seu passado.¹¹

Sendo assim, em suma, instituir uma periodização e um encadeamento dos acontecimentos particulares à história do Brasil significava, no campo histórico, narrar ou

explicar a fundação do Brasil a partir do ponto de vista da própria nação. Para retornar ao tema da caracterização do Brasil como civilizado versus o Paraguai bárbaro, constatamos que tal relação vinculava-se aos objetivos da política expansionista adotada pelo Império do Brasil desde meados do século XIX, já que uma das prerrogativas da nação em construção era a manutenção e, se possível, a ampliação de seu território frente a potenciais e concretos adversários como, no caso, as repúblicas latino-americanas. E, principalmente na Região do Prata, tais objetivos expansionistas eram bem caros à política imperial bragantina.

O próprio Jourdan inseriu sua temática e, principalmente, buscou explicar as causas da guerra da Tríplice Aliança, contextualizando o processo pós-colonial pelo qual passara a América do Sul desde o começo do século XIX, salientando os movimentos de independência no Prata. Segundo ele, Buenos Aires tinha pretensões políticas de constituir um único país reunificando o território correspondente ao antigo Vice-Reinado do Prata. Todavia, segundo o historiador de origem belga, os argentinos se enganaram em relação à Banda Oriental e ao Paraguai, pois estes se mostrariam resistentes a Buenos Aires.

Em 26 de julho de 1810, após a reunião sem frutos no Paraguai, o general argentino Belgrano invadiu o território paraguaio, sendo derrotado pelo general paraguaio Cabanás, que o perseguiu e o obrigou a capitular no Rio Taquary. No ano seguinte foi organizada uma junta provisória de governo, convocando assim uma espécie de corpo legislativo que decretou um novo governo composto por cinco pessoas: Dr. Francia, Caballero, Yedros, Dr. Bogarin e o secretário Mossa. Foi reconhecida a independência do Paraguai em 12 de outubro de 1811, mas havia dúvidas quanto aos limites territoriais, questão esta que intensificaria, ao longo da primeira metade do século XIX, as rivalidades e tensões entre Paraguai e Argentina.

Do ponto de vista do governante paraguaio Francia, o Paraguai seria o legítimo detentor das antigas missões jesuíticas. Entretanto, a Argentina, da qual fazia parte a província de Corrientes, entendia que não.

Francia fora eleito ditador vitalício, governando o Paraguai até 1840. A partir de então o país começava a se isolar, anulando as relações com os países vizinhos, processo de isolamento que culminou com os posteriores anseios de Solano López em consolidar uma posição geopolítica importante na região Platina. No transcurso da história política paraguaia, após a morte de Francia, o governo passou a ter novamente dois cônsules, Carlos Lopez e Roque Alonzo. Em 1844 foi eleito Carlos Lopez como presidente por 10 anos, conservando a centralização do poder e transformando as terras da nação em bens para sua família. Lopez incentivou a organização de seu exército, que chegou a ter cerca de 8.000 homens permanentes, fortificou-se a Assumpção, Humaitá e Passo da Pátria e organizou-se a marinha de guerra. Ou seja, do ponto de vista de Jourdan, o Paraguai preparava-se para a guerra.

No ano de 1854 Carlos Lopez foi reeleito. Em 1857 foi reeleito novamente por 10 anos, mas acabou falecendo em 19 de setembro de 1862. Francisco Solano Lopez passou então a ser o presidente paraguaio, preocupando-se com a questão política na região do Prata. De acordo com Jourdan, Solano Lopez desejava construir um "Império do Prata":

O fanatismo e a servil dedicação dos seus paraguaios, recebeu-lhe base segura para conquista e fundação de um Império do Prata que rivalizasse com o do Brasil onde se propalou ter sido ferido em seu orgulho. Solano Lopez pretendia ser o arbitro dos Estados do Prata e não queria admitir a política de intervenção do Império nos negócios das repúblicas suas vizinhas.¹²

Ao contrário do Paraguai que, segundo Jourdan, se preparava militarmente a partir de meados do século XIX com objetivos expansionistas, o Brasil estava despreparado para o conflito bélico. Tal caracterização das forças brasileiras por Jourdan percebe-se quando, já na campanha do Uruguai, segundo ele, o Império não estava militarmente organizado:

O exército brasileiro organizou-se em Pirahy-Grande, ao mando do marechal João Propício Menna Barreto, e somente pôde começar em Dezembro a campanha do Estado Oriental. O que mais uma vez mostra a imprevidência dos nossos estadistas, mandando apresentar o *ultimatum* em 4 de Agosto sem forças prontas para apoiá-lo imediatamente.¹³

Assim como Jourdan, a historiografia mais recente também afirmou o despreparo militar do Império do Brasil para enfrentar inicialmente o Paraguai. Conforme Francisco Doratioto, entre dezembro de 1864 e setembro de 1865, as forças paraguaias estiveram na ofensiva, pois invadiram os territórios argentino e brasileiro. Mato Grosso era Província isolada e indefesa, tornando-se alvo fácil para o ataque paraguaio.¹⁴ Inclusive a fronteira da Província do Rio Grande do Sul era pouco guardada pelo exército e Guarda Nacional, o que também facilitou o ataque paraguaio à São Borja e Uruguaiana.¹⁵

Todavia, sob a ótica nacionalista de Jourdan, a fraqueza militar era compensada pelos sentimentos patrióticos dos soldados imperiais. Apesar de todos os problemas iniciais da campanha militar brasileira na guerra, ele se valia repetidas vezes da glorificação dos indivíduos e das forças militares que atuavam. No sítio à Montevideú, Jourdan representa o exército e a Guarda Nacional como instituições, antes de tudo, patrióticas, produzindo também a imagem de corporações que, por esta razão, iriam se sobrepor ao inimigo:

A patriótica guarda nacional do Rio-Grande do Sul erguera-se como um só homem, e acudia pressurosa ao redor do pavilhão auri-verde; os alunos da Escola Militar, e tudo quanto havia de tropa de linha disponível, engrossavam as fileiras do nosso exercito: já contavam os sitiantes 8,116 combatentes e 14 bocas de fogo.¹⁶

Em 12 de novembro de 1864 o governo paraguaio considerava a ocupação da Vila de Mello no Estado-Oriental como um

ato agressivo e provocador do Império do Brasil, declarando assim que impediria as embarcações brasileiras de viajar pelo Rio da Prata. Por este motivo acabou sendo capturado o vapor brasileiro Marquês de Olinda, que levava o novo presidente da Província do Mato Grosso, Coronel Carneiro Campos. Tal evento motivou a reação do Império do Brasil.

Além da exaltação dos personagens e de seus papéis na guerra, a historiografia tradicional, ao longo de sua narrativa, assumia quase sempre um caráter nacionalista na narração de seus fatos. Na obra de Jourdan percebemos o recorrente elogio de algumas lideranças militares brasileiras. Para exemplificar, vejamos como o historiador de origem belga exalta Manoel Luis Osório:

Em 1^a de Março de 1865, o general Manoel Luis Osório, cujo nome significará nesta guerra – gloria militar – assume o comando do exército brasileiro, e procura em seus acampamentos de S. Francisco e Dayman exercitar levas de voluntários, que pouco a pouco vem chegando e com os quais em pouco tempo pode apresentar um belo exército de 20.000 homens prontos a combater o inimigo.¹⁷

O autor citou também a ordem do dia publicada pelo Comandante José Thomaz Gonçalves, onde podemos inferir como ele produziu a imagem de um soldado brasileiro que lutava inclusive pela sua honra:

Camaradas: Vossa retirada teve lugar em boa ordem, nas circunstâncias mais difíceis, sem cavalaria, contra um inimigo audacioso, que possuía formidável [...] quem em dois dias tirou-lhes o seu comandante, o seu imediato e vossos guias; e todos esses males, todos esses desastres os suportastes no meio de um cataclisma, de chuvas torrenciais, de tormentas, de inundações [...]; Soldados! Sejais honrados pela vossa constância, que conservou ao Império nossos canhões e nossas bandeiras.¹⁸

Outra característica constante da narrativa de Jourdan era a descrição minuciosamente dos eventos. Vejamos como ele narrou a invasão paraguaia ao forte de Coimbra no Mato Grosso:

Ao meio dia começou o assalto ao forte, sendo repellido com vigor; durou combate até às 7 horas, cessando por causa da noite. No dia 28 recomeçou o assalto sem efeito decisivo e com perdas numerosas para o inimigo. As 7 horas da noite mandou Barrios tocar a retirada. O coronel Porto-Carreiro fez reconhecer pelo capitão Augusto Conrado e pelo segundo tenente Oliveira Mello a frente do forte. Voltaram com 18 feridos, 85 espingardas e contaram mais de 100 cadáveres no pequeno espaço que percorreram.¹⁹

A pretensão de Jourdan, perceptível acima, era relatar “a verdade dos fatos”. Porém, como nos lembra Reinhart Koselleck, o conteúdo factual estabelecido posteriormente aos eventos investigados nunca é idêntico à totalidade das circunstâncias passadas, visto que “todo evento investigado e representado historicamente nutre-se da ficção do factual, mas a realidade propriamente dita, como sabemos, já não pode mais se apreendida”.²⁰

Na perspectiva de Koselleck, exigia-se do historiador que ele oferecesse não uma realidade passada, mas sim a ficção de sua facticidade. O intervalo temporal acaba por forçar o historiador, inevitavelmente, a fingir a realidade histórica. Ele estava obrigado a servir-se basicamente dos meios linguísticos da ficção para apoderar-se de uma realidade cuja atualidade já havia desaparecido:

Não só do ponto de vista da técnica de apresentação, mas também do ponto de vista epistemológico, exige-se do historiador que ele ofereça não uma realidade passada, mas sim de sua facticidade.²¹

O que se percebe na narrativa de Jourdan, como já afirmamos anteriormente, é um texto carregado de apelos nacionalistas

a moda da história mestra da vida. Ao longo de sua versão construída acerca da guerra, há sempre militares brasileiros heróicos combatendo invasores paraguaios considerados bárbaros e atrasados. No relato ao ataque a Curuzu, vejamos como ele exaltou o personagem Manuel Marques de Souza, o Barão de Porto Alegre e também os soldados brasileiros:

Às 7 horas e 15 minutos, o general Barão de Porto Alegre, vendo o ardor do seu pequeno Corpo de exercito, manda calar a artilharia, faz sinal à esquadra e metendo em linha sua infantaria, dá vivas ao Imperador e à Nação Brasileira e carrega sobre um inimigo, que não pôde deixar de aterrar-se diante de tanta audácia! [...] Cheios do mais ardente entusiasmo, os nossos soldados em poucos minutos atravessam a chuva de ferro que lhes veda o fosso inimigo. Precipitam se uns sobre os outros, galgam o parapeito, e lutam peito a peito, braço a braço com os artilheiros e infantes paraguaios, matando-os ao lado de seus canhões!²²

Por conta disso, na perspectiva da escrita da história de Jourdan, como identificamos, há um privilégio para a narração de eventos de curta duração e aos feitos dos grandes personagens. Neste sentido, partindo do princípio teórico que todo historiador, ao produzir conhecimento sobre o passado e transformar isto em texto, constrói um tempo histórico, a concepção de história de Jourdan, como era usual no contexto em que foi escrita, não considerou as diferentes camadas de tempo de que fala Koselleck, que exigem diferentes aproximações metodológicas ao lidar com o tempo histórico. Jourdan se ateve a quase que, exclusivamente, a uma delas, a do tempo curto, do evento que pode ser narrado, mas que carece de uma análise mais elaborada:

Isso leva o historiador a estabelecer um pressuposto: conforme o resultado da investigação serão utilizados diferentes meios de comunicação do conteúdo, na prá-

tica, o limite entre a narração e a descrição não pode ser mantido; já na teoria dos tempos históricos, os níveis que abrigam as diferentes extensões temporais não se interpenetram completamente. [...] partimos do princípio de que “eventos” só podem ser narrados e “estruturas” só podem ser descritas.²³

Na escrita de Jourdan não há análise de processos históricos mais amplos no tempo, caracterização de estruturas, nem a abordagem de conjunturas, mas, fundamentalmente, como estamos enfatizando, a narração de fatos e ações principalmente individuais. Podemos ver, na obra estudada, a representação privilegiada de certos eventos como, por exemplo, as narrativas das batalhas. O bombardeio aliado ao forte de Curupaiti foi relatado assim:

As 8 horas, tendo-se dissipado a cerração que, semelhante a um denso véu, cobria o campo, onde tinha de travar-se a terrível pugna, começa o fogo das nossas baterias e de todos os navios da esquadra, Curupaity parece presa de um vasto incêndio. Um clarão sinistro alumia-lhe, de minuto em minuto, a desesperada guarnição que trabalha com indescritível furor á sombra do negro fumo que a cobre! Trava-se o supremo duelo. Varias explosões provam o efeito de nossas bombas. Sob uma abobada tremenda de balas, ao cair incessante d'aquela tempestade de ferro vomitada por 90 bocas de fogo, o inimigo manda-nos também a morte, nos braços da qual caiem, para logo, centenas de nossos companheiros! A nossa bateria move-se em um solo alastrado de cadáveres brasileiros!²⁴

Mais adiante, ao narrar o término do conflito, Jourdan destacou novamente o senti-

mento nacional brasileiro que, segundo ele, movia oficiais e soldados a lutar pelo Império do Brasil e derrotar o “tirano” Solano Lopez e o Paraguai:

Assim terminou a longa e sanguinolenta luta, em que se empenharam três nações para extirpar a tirania do Sul da América. Entre elas, destaca-se o vulto gigantesco do Império, cujas profundas feridas, abertas por cinco anos de sacrifícios enormes, reclamam sérios remédios para cicatrizarem! (...) Imensos cabedais esgotaram-se na porfiada luta; mas o Brasil, em compensação de tão graves males, convenceu-se de que não há fraqueza para as nações, quando o brio e o patriotismo constituem uma fonte perene de meios próprios a empregar-se.²⁵

Para concluir, afirmamos que analisar a escrita da história de Emilio Carlos Jourdan sobre a Guerra do Paraguai foi um exercício muito profícuo, pois por intermédio de uma historiografia que escreveu sobre o evento logo após ele ocorrer e por homens que foram protagonistas do conflito, trata-se de um texto que nos fornece inestimáveis informações sobre o conflito bélico em questão. Além disso, talvez o que seja mais importante, ao realizarmos uma análise historiográfica, foi possível recuperarmos as visões de história e as explicações da guerra na perspectiva de um historiador militar brasileiro das últimas décadas do século XIX. Enfocar e discutir tal concepção de história, que privilegiava a narração de eventos e a construção de heróis e que, portanto, estava imbuída de sentimentos nacionalistas e de um caráter pedagógico, contribui para compreendermos como a produção do conhecimento histórico possui, quase sempre, um caráter político.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BURKE, Peter (Org.). *A escrita a história: novas perspectivas*. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor e KRAAY, Hendrik. *Nova história militar brasileira*. Rio de Janeiro: FGV, 2004.

CEZAR, Temístocles. Lições sobre a escrita da história: as primeiras escolhas do IHGB. In: NEVES, Lucia Bastos Pereira das (Org.). *Estudos de historiografia brasileira*. Rio de Janeiro: FGV, 2011.

CHIAVENATO, José Júlio. *Genocídio americano: A Guerra do Paraguai*. São Paulo: Editora Moderna, 1998.

DORATIOTO, Francisco. *O conflito com o Paraguai: A grande guerra do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Ática, 1996.

DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2002.

FERTIG, André. *Clientelismo político em tempos belicosos: a Guarda Nacional da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul na defesa do Império do Brasil (1850-1873)*. Santa Maria: Ed. UFSM, 2010.

FERTIG, André. O General Câmara na Guerra do Paraguai através de suas correspondências. *Estudios Historicos*, Rivera: n.10, julho de 2013.

FRAGOSO, Augusto Tasso. *História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. V. 5. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1960.

GUIMARÃES, Manoel Luís Salgado. Nação e civilização nos trópicos: O Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e o projeto de uma História Nacional. Rio de Janeiro, *Estudos Históricos*, n. 1, 1988.

GUIMARÃES, Manuel Salgado. Entre as luzes e o romantismo: as tensões da escrita da história no Brasil oitocentista. In: GUIMARÃES, Manuel Salgado (Org.). *Estudos sobre a escrita da história*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2006

JOURDAN, Emílio Carlos. *Guerra do Paraguay*. Rio de Janeiro: Typographia de Laemmert, 1890.

KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto/PUC-Rio, 2006.

KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo: estudos sobre história*. Rio de Janeiro: Contraponto/PUC-Rio, 2014.

TURIN, Rodrigo. *História da Historiografia e memória disciplinar: reflexões sobre um gênero*. Ouro Preto, História da Historiografia, n. 13, dezembro de 2013.

¹ Exemplos dessas tendências historiográficas podem ser conferidos, entre outras, nas obras: SALLES, Ricardo. *Guerra do Paraguai: Escravidão e cidadania na formação do exército*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990; BETHELL, Leslie. *Guerra do Paraguai: história e historiografia do imperialismo britânico e a Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará 1995. In: MARQUES, M.E.C.M., org. *A Guerra do Paraguai 130 anos depois*; DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: Nova História da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

² Para uma revisão historiográfica a respeito da historiografia militar ver: CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor e KRAAY, Hendrik. *Nova história militar brasileira*. Rio de Janeiro: FGV, 2004, principalmente a introdução.

³ JOURDAN, Emílio Carlos. *Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Typographia de Laemmert, 1890, p. 152. Em todas as citações respeitaremos a ortografia original da edição analisada.

⁴ GUIMARÃES, Manuel Salgado. Entre as luzes e o romantismo: as tensões da escrita da história no Brasil oitocentista. In: GUIMARÃES, Manuel Salgado (Org.). *Estudos sobre a escrita da história*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2006, p. 71.

⁵ KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto/PUC-Rio, 2006.

⁶ JOURDAN, Emilio Carlos. Op. cit, p. 66.

⁷ GUIMARÃES, Manoel Luís Salgado. Nação e civilização nos trópicos: O Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e o projeto de uma História Nacional. Rio de Janeiro, *Estudos Históricos*, n. 1, 1988.

⁸ Idem, p. 6

⁹ Idem, p. 7.

¹⁰ CEZAR, Temístocles. Lições sobre a escrita da história: as primeiras escolhas do IHGB. In: NEVES, Lucia Bastos Pereira das (Org.). *Estudos de historiografia brasileira*. Rio de Janeiro: FGV, 2011, p. 97.

¹¹ JOURDAN, Emilio Carlos, Op. cit, p. 101.

¹² JOURDAN, Emilio Carlos. Op. cit, p. 27.

¹³ Idem, p. 29.

¹⁴ DORATIOTO, Francisco. *Maldita guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

¹⁵ Sobre a invasão pelas forças paraguaias da Província do Rio Grande do Sul ver: FERTIG, André. *Clientelismo político em tempos belicosos: a Guarda Nacional da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul na defesa do Império do Brasil (1850-1873)*. Santa Maria: Ed. UFSM, 2010.

¹⁶ JOURDAN, Emilio Carlos, Op. cit, p. 36.

¹⁷ Idem, p. 49.

¹⁸ Idem, p. 46.

¹⁹ Idem, p. 40.

²⁰ KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto/PUC-Rio, 2006, p. 141

²¹ Idem, p. 249.

²² JOURDAN, Emilio Carlos, Op. cit, p. 100-101.

²³ Idem, p. 133.

²⁴ JOURDAN, Emilio Carlos, Op. cit, p. 104. Após a vitória em Curuzu, no início de setembro de 1866, as forças aliadas esperaram se reorganizar para atacar Curupaiti, visto que o Quartel General Paraguaio se situava bem próximo dali, em Passo-Pacu. Todavia, em reunião de 8 de setembro de 1866, os comandantes Mitre, Flores e Polidoro (substituto de Osório) resolveram atacar a fortaleza de Curupaiti. Quem comandou o ataque foi o General Bartolomeu Mitre, como cerca de 10 mil soldados brasileiros (do 2º Corpo do Exército, sob o comando de Marques de Souza, mais 5 batalhões do 1ª Corpo), além de 9 mil soldados argentinos e 24 bocas de fogo. Sem discutir as causas da derrota, já que este não é nosso objetivo neste artigo, Curupaiti foi a maior derrota dos aliados, causando a morte de, pelo menos, 400 brasileiros e cerca de 700 argentinos. A derrota em Curupaiti provocou mudanças significativas nos comandos de guerra das forças aliadas, como a ascensão de Luis Alves de Lima e Silva (na época, Marquês de Caxias) ao comando do exército brasileiro no Paraguai. Além disso, depois batalha de Curupaiti até a ofensiva à fortaleza de Humaitá, que aconteceria somente a partir de julho de 1867, houve um interregno do conflito, um longo período de inércia das tropas aliadas, o que possibilitou à Caxias a reorganização das forças aliadas. Sobre estes eventos consultar, por exemplo: FERTIG, André. O General Câmara na Guerra do Paraguai através de suas correspondências. *Estudios Historicos*, Rivera: n.10, julho de 2013.

²⁵ Idem, p. 231.

Resenha

Wagner Alcides de Souza

A logística naval na Marinha Imperial durante a Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai*

Wagner Alcides de Souza

Especialista em História Militar pela Unirio. Major do Quadro Complementar de Oficiais.

Resenha de MOITREL, Mônica Hartz Oliveira. *A Logística Naval na Marinha Imperial Durante a Guerra da Tríplice Aliança Contra o Governo do Paraguai*. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 2015, 336p.

Inicialmente agradeço o convite para elaborar a resenha do livro *A Logística Naval na Marinha Imperial Durante a Guerra da Tríplice Aliança Contra o Governo do Paraguai*, de autoria da Capitã de Mar e Guerra Mônica Hartz Oliveira Moitrel, para a revista *Navegador*. Conheci a Comandante Mônica quando juntos cursamos a primeira turma de especialização em História Militar, organizada pela Unirio em parceria com o então Departamento de Ensino e Pesquisa do Exército (DEP), atual Departamento de Educação e Cultura do Exército (Decex), no período de 2000 a 2002. Logo me impressionaram – quando então Tenente Wagner – sua enorme simpatia, capacidade profissional e conhecimento de História Militar e, em particular da História Naval Brasileira, o que acabou por criar entre nós um vínculo de amizade que durou até seu prematuro falecimento.

O livro, a ser lançado pela Bibliex, originou-se de seu trabalho de conclusão do Mestrado na Unirio, em 2010, no qual, por meio de uma pesquisa muito bem fundamentada, a Comandante Mônica abordou a questão da logística naval brasileira no sé-

culo XIX, tendo como origem o Grupamento de Manutenção e Aproveitamento português, no período colonial, e sua posterior evolução, sobretudo. Eis aí o cerne de sua pesquisa, a Guerra da Tríplice Aliança (1864-70), quando as dificuldades apresentadas pelo Teatro de Operações somadas às transformações técnicas surgidas com o desenrolar da Revolução Industrial levaram a uma necessidade de modificação de maneira de atuar da Marinha, no maior conflito armado da América do Sul.

Nessa perspectiva, o livro da Comandante Mônica foge da análise tradicional da historiografia militar em geral, e da naval em particular, ao abordar, como tema principal, não o campo de batalha, suas causas e consequências, mas sim a maneira como a instituição, a então Marinha Imperial, desenvolveu a questão da logística na sua estrutura organizacional, especialmente no que tange ao modo como esta superou os problemas tecnológicos surgidos quando da ação efetiva na frente de combate do Paraguai, como, por exemplo, o da necessidade de substituição do uso de navios de casco de madeira (propulsão vela)

pelos de ferro (propulsão a vapor), em conjunto com a indispensável administração do uso de carvão para uso nas belonaves, além da problemática do envio de víveres para os combatentes, estando os postos de abastecimento distantes da área de conflito.

A Comandante Mônica demonstra, inicialmente, a evolução da armada portuguesa, com maior preocupação com o período da vinda do Príncipe Regente ao Brasil e, após o 7 de setembro, questões como o dos portugueses na Marinha, além do cotidiano dos marinheiros nos navios da primeira metade do século XIX, como o problema do recrutamento forçado, castigos impostos para controle disciplinar e da faina a bordo. Trabalhando na sequência com a dinâmica das transformações tecnológicas surgidas com a Revolução Industrial, que redundaram na mudança do uso de navios movidos a vela pelos a vapor, como isso foi debatido na marinha britânica, com a origem de uma oposição no oficialato pelo uso desses últimos. No entanto, demonstrou que a marinha mercante adotou-os com menor resistência, pois permitia maior velocidade das embarcações e, com isso, maior capacidade de comércio entre as partes envolvidas. Expôs ainda o uso dessas novas belonaves em conflitos, como a Guerra da Crimeia – decisiva para o convencimento dos britânicos de sua superioridade militar – e a Guerra de Secessão Americana, e da mudança nos artefatos bélicos e das táticas que se fizeram necessários para combatê-los.

Apesar de o Brasil ter adotado na década de 20 do século XIX dois navios a vapor para a sua Marinha de Guerra (Correio Imperial e Correio Brasileiro), a autora informou que ambos foram os únicos representantes dessa nova modalidade técnica, pois a frota permaneceu maciçamente formada por navios a vela, apesar de o Arsenal de Marinha, importante polo de desenvolvimento nessa área, ter fabricado alguns navios a vapor. Essa produção manteve-se lenta até 1850, tendo sido as questões diplomáticas na região do Rio da Prata, especialmente o rompimento de relações com o Paraguai em 1853, que levou ao Império a incrementar a produtividade de novas embarcações por parte do Arsenal, com couraças e calados

próprios para o uso fluvial, além de promover a compra de navios com características especiais para esse tipo de combate na França e na Grã-Bretanha, nos anos seguintes.

Na parte final de sua obra, a comandante discorre como a Guerra da Tríplice Aliança foi o ponto de inflexão para o desenvolvimento da logística na Marinha, o que resultou em importantes mudanças organizacionais para a instituição. Apontou inicialmente as causas que levaram ao início do conflito e à quantidade de navios disponíveis para ação em 1864. Demonstrou também que, desde o início da guerra, já se tornava clara a necessidade de uso de embarcações voltadas para combate nos rios, como no ofício do Almirante Tamandaré para o Ministro da Marinha em 1865, e de como se realizou a produção dos navios com características próprias para tal fim.

As atividades logísticas se tornaram, pois, vitais para a ação da Marinha e de nossas tropas, em uma região completamente desconhecida pelos combatentes aliados. Com a retomada por parte das tropas da Tríplice Aliança, por meio do apoio naval sob comando do Almirante Barroso da cidade de Corrientes na Argentina, tornou-se possível criar, nessa cidade, uma base de abastecimento de suprimentos e também de ponto de partida para o reconhecimento dos locais onde ocorreriam desembarques para prosseguimento do combate. Ocorreu ainda, no Rio de Janeiro, um incremento na produção de navios e de artefatos de apoio para uso náutico, tanto no Arsenal de Marinha, como, em razão da grande necessidade de tais materiais, em oficinas particulares, entre elas a da Ponta da areia, em Niterói, e da John Maylor e Cia. Além disso, houve o aumento da importação de ferramental indispensável para uso nas belonaves, o crescimento da fabricação de munição por parte da Diretoria de Máquinas do Arsenal de Marinha e do Laboratório Pirotécnico, o apoio de particulares como os já citados. Mostra ainda a autora que, em virtude das dificuldades técnicas, muitos navios avariados tinham de vir ao Rio de Janeiro para serem concertados, tendo sido criado um arsenal pequeno na Ilha de Cerritos, para ações de pequena monta mas fundamentais para o apoio das operações de combate.

Além da área de construção de navios e de material bélico, a Comandante Mônica retratou, em seu livro, como ocorreram as ações administrativas nos campos da saúde, relacionadas à higienização dos navios e ao tratamento dos feridos e doentes nos hospitais de campanha, as questões alimentares, a ração diária dos combatentes e a maneira de fornecer o abastecimento a estes. Tratou ainda como ocorreu a política de pessoal empregado no conflito e de como atuou o Serviço de Intendência da Marinha, por meio da Repartição Fiscal e Pagadoria da Marinha no Rio da Prata, com base inicialmente em Buenos Aires, e, posteriormente, em Montevideu. Teve a missão de fiscalização de despesa com aquisição e fornecimento de material e pagamentos à Esquadra em Operações.

Concluimos, portanto, que o livro da Comandante Mônica, editado pela Biblioteca do Exército, é obra fundamental para o estudo da Guerra da Tríplice Aliança, pois aborda, embora pouco explorado pelos historiadores, a importância da logística para o resultado eficaz das operações militares. Mais do que isso, apresenta-se como nova visão dessa historiografia militar ao avançar sobre a questão do desenvolvimento institucional, de sua historicidade, influenciado por aspectos, tais como os econômicos, sociais e políticos, que levam, em determinado tempo histórico, a práticas arraigadas, bem assim a transformações na maneira de agir e pensar dos agentes dessas mesmas instituições, notadamente nos momentos de inflexão como ocorreu o período das ações no Paraguai, no período entre 1864-70.

Donnell Technology Naval & Marine
Technical Services

Documento

DOCUMENTO: Relato das experiências do Capitão James H. Tomb na Marinha Brasileira (1865-1870) sob o título de "Relato do Capitão James H. Tomb sobre a sua estadia no Brasil durante a guerra entre esse país e o Paraguai", com notas introdutórias do Prof. Robert Crawford Cotner. Publicado originalmente na Revista Marítima Brasileira (JAN-MAR de 1964), pp. 39-54.

As experiências do Capitão James H. Tomb na Marinha Brasileira (1865-1870)

Documento editado pelo Prof. ROBERT C. COTNER – The University of Texas. Department of History.

Tradução e algumas notas sobre o documento, de EULALIA M. L. LOBO – Professora do Colégio Pedro II e Docente-Livre da Universidade do Brasil.

INTRODUÇÃO

Ao término da Guerra Civil nos Estados Unidos muitos ex-oficiais e alguns donos de escravos dos estados do Sul decidiram tentar fortuna em terras distantes. Alguns foram para o México e juntaram-se às forças do Imperador Maximiliano enquanto Lincoln continuava a reconhecer Benito Juarez como presidente e a auxiliá-lo na libertação do México. Outros donos de escravos emigraram para o Brasil, onde a escravidão ainda não fora abolida. Entretanto, a maior parte dos sulistas, desiludida com as terras de adoção, resolveu retornar aos Estados Unidos.

O Capitão James H. Tomb, autor deste relato sobre suas atividades no Brasil, durante a guerra do Paraguai, era um engenheiro que servira à Marinha do Sul (Confederada), como construtor de torpedos e experimentando submarinos. Após tentar a sorte nos campos de petróleo do oeste da Pensilvânia, em 1865, resolveu embarcar para o Brasil, pois receava as represálias dos Yankees se descobrissem que ele combatera ao lado dos rebeldes. Tinha a esperança de ser aproveitado pela Marinha Brasileira, nesta época em franca expansão devido à Guerra do Paraguai.

James Hamilton Tomb, neto de um irlandês naturalizado americano¹ e filho de Sarah Hamilton e William Richardson Maxwell

Tomb, nasceu em 16 de março de 1839, em White Plains, Nova York.²

Como seus pais negociavam madeira ao longo do Rio Saint John, na Flórida, ele estava familiarizado com a vida a bordo dos veleiros e com manejo das máquinas dos navios a vapor que rebocavam as toras.³

Em 1861 o jovem James estava estudando engenharia, provavelmente na Filadélfia. Embora tendo sido aprovado num exame de suficiência pela Marinha dos Estados Unidos, recusou uma comissão de engenheiro assistente devido a suas convicções políticas. Em junho de 1861, entretanto, aceitou o mesmo posto da Marinha dos Estados Confederados.⁴

Quando a guerra civil irrompeu, James tornou-se engenheiro-chefe do rebocador *Jackson*, de Nova Orleans que fora convertido em navio de guerra. Sua primeira experiência de combate ocorreu em 1861, quando os navios Yankees *Conestoga* e *Lexington*, apesar de possuírem capacidade de tiro superior à do *Jackson*, fugiram, subindo o curso do Mississípi.⁵

A 28 de abril de 1862, James H. Tomb caiu prisioneiro dos nortistas. Enquanto estava no cárcere de Boston Harbor, recusou a oferta de um senador da Pensilvânia de ser libertado mediante o compromisso de se engajar na Marinha da União. Em agosto do mesmo ano retorna à linha de frente dos

Confederados, pois fora trocado por prisioneiros nortistas.⁶ Nessa ocasião trabalhou na construção de torpedeiros e torpedos, em colaboração, com os maiores comandantes sulistas que considerou mais adiantados do que o Departamento da Marinha.⁷

Estava a bordo do torpedeiro *David*⁸ – que ajudara a construir – durante o combate contra o *Goliah*,⁹ nas proximidades de Charleston. Seu navio lançou um torpedo que causou grande dano ao *Goliah*, apesar deste ser um encouraçado. Porém tal foi a força da água que jorrou que, entrando pela chaminé do *David*, apagou o fogo das caldeiras. A tripulação, em pânico, atirou-se à água, logo voltando para bordo quando descobriu que o navio não afundara, estando somente muito danificado.¹⁰

Quando J. H. Tomb foi nomeado comandante do *David*, introduziu várias melhorias para evitar que o episódio anterior se repetisse.¹¹ Ao ser promovido a engenheiro-chefe da Marinha dos Estados Confederados, realizou uma série de experiências, na esperança de converter o torpedo numa arma decisiva na Guerra Civil.¹²

Não se adaptando ao ambiente de pós-guerra, ofereceu seus préstimos ao imperador do Brasil, na Marinha desse país.

Mais tarde, ao regressar à Pátria, visitou a Europa e, finalmente, estabeleceu-se em Missouri (São Luís), onde instalou um hotel, “The Benton”, e se casou com Sally Greene, descendente do general revolucionário Greene. Um dos seus filhos, o Capitão J. H. Tomb, em conversa com o autor, explicou que o pai guardara anotações de suas variadas experiências e ditara memórias e relatos de suas aventuras. Só se teve conhecimento da existência dos manuscritos de Tomb, até então conservados por familiares, quando foi realizado um levantamento documentário pela “Florida Records Survey” (W.P.A.), sob a direção de Sue Maherner, em Jacksonville.¹³ Cópias dos documentos foram doados à Biblioteca da Universidade da Carolina do Norte.

O texto do presente documento continua erros flagrantes de ortografia, incompatíveis com o nível de educação de Tomb e, provavelmente, cometidos pelo soldado que transcreveu o relato ditado. Ele certa-

mente não conhecia bem o português ou o espanhol. Os erros acima referidos foram corrigidos e duas vezes foi modificada a ordem dos parágrafos, para uma melhor seqüência, do documento intitulado “Relato do Capitão James H. Tomb sobre a sua estadia no Brasil durante a guerra entre esse país e o Paraguai”.

RELATO DO CAPITÃO JAMES H. TOMB SOBRE A SUA ESTADIA NO BRASIL DURANTE A GUERRA ENTRE ESSE PAÍS E O PARAGUAI

Quando a Guerra Civil terminou em 1865, eu, como muitos outros confederados, estava desprovido de meios, para recomeçar a vida e sem perspectivas de progresso no Sul. Tive a felicidade de obter um emprego numa empresa petrolífera, em Oil City, Pensilvânia, recebendo 25 dólares.¹

Dirigia uma equipe de uns quinze homens, todos eles soldados da União e licenciados. Um major e um capitão trabalhavam sob as minhas ordens, mas eles desconheciam minha condição de rebelde e eu seria o último a informá-los. Na realidade eram ótimas pessoas e não se mostravam inimigos do Sul, com exceção de um que comparava os rebeldes a cobras que deviam ser exterminadas. Era um dos melhores operários, mas aproveitei-me da primeira oportunidade para me livrar dele, provocando um pequeno incidente de trabalho.

A Companhia fazia grande propaganda para o lançamento das ações a 50 centimos, porém só se bombeava água fresca, salgada ou ar. Furamos três poços na fazenda, antes da minha partida, e não obtivemos uma gota de óleo. Pouco depois a Companhia faliu com um prejuízo de \$ 50.000.

Fui para Nova York e recebi cartas do ministro da Argentina, Sarmiento, ao General Mitre, presidente da Argentina, e embarquei no *Clareta* rumo a Buenos Aires. Após setenta e sete dias de viagem, chegamos ao Rio da Prata, onde soprava um pampeiro tão forte que ameaçava esfacelar nosso navio quando passávamos entre a ilha dos Lobos e o farol de Maldonado. Fomos lançados tão próximos à costa que o Capitão Race receava não poder salvar o *Clareta*.

Quando ancoramos em Montevidéu, o Capitão Race convidou-me para jantar no melhor hotel da cidade. Gabara-se de falar bem o espanhol, mas só conseguiu pedir bife. Quando regressei a Montevidéu, mais tarde, não pude deixar de reviver esse jantar.

Quando atingimos o cais exterior de Buenos Aires, a algumas milhas da cidade, fomos informados de que o desembarque custaria 100 dólares por pessoa. Como o meu fundo de reserva era de, aproximadamente, 10 dólares, a situação se afigurava séria; finalmente descobri que o valor do transporte alcançaria apenas a cifra de 4 dólares, pois o papel-moeda em circulação equivalia ao dinheiro confederado. Nessa época, todos os carregamentos para Buenos Aires eram transbordados para pequenas embarcações que navegavam com a maré baixa quando os trens podiam transportar as mercadorias do ancoradouro para a alfândega. O cais dos passageiros, se bem que extenso, era de madeira. Felizmente consegui quarto e comida na pensão da Senhora Bradley, a preço moderado; a família era simpática e as duas filhas de bom aspecto e apreciadoras de música. Enquanto residia com a senhora Bradeley, em Buenos Aires, ocorreu um incidente muito desagradável para mim. Durante a ceia, um dos convidados, um capitão de navio, fez uma observação que me irritou e não me contive, usando linguagem forte e abandonando a mesa. Refugiei-me no meu quarto, esperando ser desculpado pela liberdade tomada. Já avaliava meus recursos, pois receava ter ofendido a hospedeira, quando um contratador, o senhor Sullivan, veio falar-me. Sossegou-me quanto à Senhora Bradley e às filhas e, finalmente, ofereceu-me um empréstimo. Fui tomado de surpresa pela oferta, mas aceitei 30 dólares dos 50 que pusera à minha disposição. Consegui pagar-lhe, seis ou sete meses mais tarde. Aproximadamente, um ano depois, um amigo contou-me que Sullivan se arruinara com um contrato para desencilhar um navio nas margens do Paraná. Entreguei a Watsen um cheque de 50 dólares sobre um banco em Buenos Aires, a favor de Sullivan, oferecendo-me para emprestar mais se necessário. Graças a essa ajuda, pôde comprar um terno decente e ficar apresentável,

obtendo novo contrato, dessa vez vantajoso, e devolveu-me a quantia emprestada.

Uma das minhas cartas de apresentação do lugar-tenente de Mitre em Nova York era dirigida ao proprietário de um jornal. O funcionário do jornal, que me atendeu por meio de pantomina, explicou-me que o presidente da empresa estava em Palermo. Eu era portador de três cartas, mas não cheguei a utilizá-las pois as entrevistas eram sempre adiadas para “mañana”. Após frequentes visitas, descobri que o General Mitre estava no curso médio do rio (...) com o exército e obtive passagem de primeira classe no *St. Espigade* (sic) para encontrar o Almirante Tamandaré, comandante da Marinha brasileira. Era um competente oficial e um perfeito cavalheiros. Dominava melhor o inglês que eu o português. Entendemo-nos muito bem e consegui passagem no *Lily* para o Rio de Janeiro. O Capitão De Ferrest, que comandava esse navio a vapor, era meu conhecido de vista, do tempo em que eu bloqueava Charleston. Chegando ao Rio de Janeiro apresentei a carta ao ministro da Marinha, Lobo. Em seguida, procurei o ministro das Relações Exteriores, Saraiva,² que me deu uma carta de apresentação para o imperador, Dom Pedro II. Ele residia no palácio de São Cristóvão, a umas cinco milhas do centro da cidade.

Minha entrevista com Dom Pedro II

Quando cheguei ao Palácio de São Cristóvão, um guarda levou minha carta ao imperador e conduziu-me à sala de recepção, no segundo andar, dando instruções a um oficial para me levar à presença do chefe do Estado. Havia um bom número de oficiais da Marinha na sala de espera, tão decorados que mais pareciam almirantes.

Após pequena espera, fui autorizado a entrar, passando por uma porta que conduzia a um pórtico com vista sobre o jardim. Dirigi-me à porta da direita, fechada por uma cortina com a cota de armas do Brasil. Ouvi alguém me chamar e, voltando-me, vi um cavalheiro de ótima aparência que me estendia a mão. Apertei-a, o que pareceu surpreendê-lo. Afastou-se, entrando numa sala, enquanto eu aguardava. Ao ver que não o acompanhara,

tornou a aproximar-se das cortinas e, em um inglês imperfeito, convidou-me a entrar. Ao verificar que somente ele estava presente na sala, reconheci, embaraçado que estava perante o imperador. Evidentemente, ele percebeu que não lhe faltara o respeito intencionalmente. Estive com ele apenas 30 minutos. Nunca fiquei tão impressionado com alguém. Pôs-me à vontade imediatamente. Para ele, certamente, também foi uma quebra da monotonia do protocolo não lhe ter eu beijado a mão, como deveria. Tive mais duas entrevistas com o imperador, mas em outra ocasião, quando regressava da linha de guerra. O comandante do Arsenal, Broisneau, disse-me que permanecesse no escritório enquanto o imperador visitava as instalações. Pediu-me o imperador informações sobre o andamento das operações militares, tendo eu respondido que “a Marinha estava pronta, mas o Exército aguardava malas, e quando estas chegarem tiveram que esperar pelo feno, e, finalmente, quando este veio as mulas já estavam moribundas e o Exército ficou detido”.

Duvido que nessa época houvesse um rei ou imperador semelhante a ele, cujo pensamento estava sempre voltado para o povo. O imperador disse-me que procurasse o Ministro Saraiva no dia seguinte; cumpri essas instruções e, como ele falasse bem inglês, entendemo-nos muito bem. O ministro informou-me que Lopes³ já não dispunha praticamente de Marinha, mas que se eu pudesse sugerir meios de remover os torpedos do Rio Paraguai, seria muito útil ao Brasil.

Retornando ao hotel, elaborei um plano que apresentei no dia seguinte. Verifiquei que eles estavam dispostos a aceitar qualquer proposta minha. O ministro ofereceu-me uma ordem de pagamento sobre o Tesouro, de 400 mil réis, aproximadamente 200 dólares, enviando um mensageiro para buscar a soma. Deu-me ainda uma carta para o comandante do Arsenal recomendando-lhe que me prestasse toda a assistência e me autorizasse a selecionar o encouraçado que desejasse para fazer meus desenhos. Permaneci todo o domingo na sala de desenhos e escolhi o Navio *Remanders*,⁴ para modelo. Fiquei impressionado com a boa vontade dos oficiais e com a confiança que em mim depositaram. O ministro pediu-me que submetesse o meu

plano ao comandante do cais e, caso este o aprovasse, eu seria contratado. Expus meu projeto a Broisneau, que declarando pouco entender de torpedos, me impôs, como única condição, fosse eu próprio o seu executor, no cenário da guerra. A impressão que me causaram todos os oficiais da mais alta à menor categoria foi a melhor possível.

Quando a máquina ficou pronta, foi embarcada sob minha vigilância. O grande número de oficiais a bordo não impediu que fosse servido, como de costume, um prato que se assemelhava ao “*Hopping John*”, do Sul dos Estados Unidos – um cozido de bife, farinha, tomates, pimenta e bacon. Um dia, quando estava na ponta do comando, olhando para baixo, vi o cozinheiro sem camisa e suando incrivelmente em cima da panela. Nunca mais provei daquele petisco, mas não revelei o motivo ao Capitão Rice, grande apreciador do cozido.

Em Paso de la Patria, fiquei alojado na cabine dos capitães, com o Capitão Barros.⁵ Ele, como os demais oficiais, não estava com pressa de ver minha máquina amarrada ao *Tamandaré*. Consegui um alemão que falava bem português, como intérprete. Depois que prendi a máquina só eu passei a dormir em baixo, no navio. Lopez costumava enviar torpedos flutuantes durante a noite. Eram fabricados por um norte-americano chamado Bell. Os que desciam na superfície eram colocados no fundo da canoa. Tinham o aspecto de uma caixa, com 200 a 500 libras de pólvora. Uma carabina colocada na frente da caixa e ligada por um cabo a outra canoa situada a montante, provocava a explosão. Outros torpedos estavam ancorados no leito do rio, por meio de cabos. Eram constituídos por caixas, umas dentro das outras e revestidas de estanho; a última e mais interna continha pólvora.

Existiam dois braços em cada extremidade ligados por um pistão que passava por um tubo de vidro contendo ácido sulfúrico. Quebrando-se o vidro, ocorria a explosão. Os torpedos ficam, aproximadamente, de 3 a 5 pés abaixo da superfície da água e continham uma carga de 100 a 300 libras de pólvora. Outros torpedos estavam situados no leito do rio. Um cabo se estendia do torpedo à margem do Chaco e a montante até

um ponto onde ficava o vigia observando os navios que passavam, para deflagrar a explosão no momento oportuno.

Eu fui para a margem do Chaco, por ordem do almirante e encontrei um cabo disposto ao longo da margem até uma árvore. Como o guarda tinha abandonado o seu posto de observação, pude cortar o cabo e retirar o torpedo da água, encontrando nele 700 libras de pólvora, mas 2/3 delas molhadas e em más condições.

Na maior parte do tempo da minha estadia no Rio Paraguai, permaneci adido ao encouraçado *Tamandaré*. Fazia minhas refeições com o Capitão Barros e o piloto. O capitão me informava de todas as ações no cenário da guerra, representado sobre a mesa as posições dos aliados com palitos.

O tempo custava a passar na expectativa de início da ação militar. O capitão Kepper, que comandava um navio de transporte, trouxe carvão para a frota e me convidou para jantar a bordo. Ao terminar a refeição informou-me que não podia sair naquela hora e insistiu para que dormisse a bordo. Qual não foi minha surpresa, no dia seguinte, ao ver que o navio descia o rio! Reclamei de Kepper que prometeu pedir instruções, imediatamente, ao almirante. Aproveitei a oportunidade para solicitar demissão, já que, mesmo recebendo bom salário, nada fazia a bordo; mas esta foi-me negada, pois o almirante assegurou-me que estava satisfeito com meu trabalho e nada se podia fazer para precipitar os acontecimentos. Deu ordem, em seguida, para que fosse desligado do *Tamandaré* e, juntamente com o intérprete Foster,⁶ passasse a servir no *Arpa*. Fui alojado comodamente na mesma cabine de o Lugar-Tenente Alfredit, da Marinha sueca. Nada de importante havia a fazer e minha tarefa, portanto, era muito ligeira.

O almirante recebia muito na sua espaçosa sala, conversando em francês, espanhol e dirigindo-me palavras em inglês.

Verificou-se um combate notável, em Itapiru,⁷ entre uma chata paraguaia, armada com um canhão de 68 *pounder* que abriu fogo, de frente, contra o encouraçado brasileiro *Tamandaré*, desmontando um canhão e ferindo vários tripulantes, entre os quais La Mar,⁸ que conhecia bem o inglês e se tor-

nara meu amigo. Em pouco tempo a chata foi afundada, mas os paraguaios salvaram o canhão e o armaram de novo sobre outra chata que tornou a atacar o *Tamandaré*. Desta vez um tiro de um dos navios brasileiros destruiu o canhão paraguaio.

Quando os paraguaios evacuaram o forte, o almirante mandou-me verificar se estava minado. Não havia, porém, minas em canhões. Pouco antes os brasileiros tinham ocupado uma pequena ilha, em frente ao forte, onde estavam montando artilharia.

López enviou uma expedição de 900 homens que desembarcaram, à noite, de surpresa, massacrando todos na ilha, porém, quando iam escapar, o navio abriu fogo e menos da metade ficou com vida. Durante vários dias viam-se camisas vermelhas nas águas do rio. Afirmava-se que o ataque paraguaio fora planejado por Madame Lynch López,⁹ que sempre acompanhava o ditador.

A destruição do encouraçado Rio de Janeiro¹⁰ por um torpedo no Rio Paraguai, abaixo de Curupaiti¹¹

Enquanto ainda estava engajado no *Arpa*, sob as ordens do Almirante Tamandaré, recebi ordens para subir o rio, e verificar se havia torpedos na margem do Chaco ou próximo a uma linha de postes que os paraguaios haviam fincado no leito do rio para barrar a navegação. O piloto chefe Echebarni, com 12 homens, me acompanhava nessa missão. Consegui descobrir uma passagem de 80 pés entre os postes, mas não encontrei torpedo algum. Vi uma bateria de dois canhões e entre ela e os postes o que me pareceu serem três torpedos.

O capitão do *Rio de Janeiro*, Silvado,¹² a quem apresentei o meu relatório, era um oficial competente que conhecia bem o inglês. Fomos para o navio capitânia para apresentar o relatório ao almirante; a 1:30 a.m. As 9:30 a.m. três encouraçados, *Brasil*, *Bahia* e *Rio de Janeiro* atravessaram a barragem pela abertura que eu tinha descoberto. O Capitão Silvado, ao dar combate à bateria paraguaia localizada na margem do rio, provavelmente se esqueceu das informações sobre os torpedos que eu avistara na noite precedente. Avançou rio acima, para ata-

car mais de perto a bateria, a proa colidiu com um torpedo e se verificou instantânea explosão, jorrou uma alta coluna de água e o navio afundou em poucos minutos, sob as nossas vistas, morrendo a maioria dos oficiais, tripulantes e o próprio Capitão Silvado, o qual estava ciente da existência dos torpedos. Os paraguaios não se renderam, resistindo até o último tiro. Em Curupaiti, algumas milhas do local desse desastre, os paraguaios tinham montado um canhão de 8 polegadas, no ponto mais elevado da barranca, defendido por trincheiras do lado da frente de combate com os brasileiros. Uma linha de estacas estendia-se da margem do Chaco até o meio do leito do rio. O almirante enviou-me à margem, do lado do Chaco, para averiguar se havia torpedos amarrados às árvores. Encontrei um cabo que cortei, ligado a um flutuador que assinalava a posição do torpedo.

Quando este foi retirado d'água, verificou-se que continha 500 libras de pólvora, porém 2/3 delas úmidas, apesar de haver 3 invólucros superpostos. Ao se puxar a corda, esta acionava um pistão dentro de um tubo de vidro contendo fulminato, que causava a explosão. Era um engenho rudimentar. Depois de detectado o torpedo, prossegui pela margem do Chaco até um ponto donde pude observar, com o binóculo, a fortificação, na elevação da margem oposta, verificando que naqueles arredores só havia um canhão.

Apresentei o relatório ao almirante que ficou satisfeito, mas perdeu três semanas para se decidir a realizar o ataque e, nesse intervalo, os paraguaios já tinham montado 30 canhões. Pediu-me o almirante, nessa ocasião, para verificar se o rio estava livre de torpedos, entre as estacas e a bateria. Parti numa barça com o intérprete Foster e um alferes. Este, ao avistar uma canoa vazia que julgou ser um torpedo, pôs-se a fugir, descendo o rio, antes que eu pudesse dar qualquer ordem. Decorridos dez dias, renovamos a tentativa. Dessa vez dispúnhamos de 2 canoas; uma comandada pelo lugar-tenente Victor de Lamare e, a outra, pelo piloto chefe Echebarni.¹³ Tínhamos remontado a corrente, ao longo do Chaco, quando o piloto avistou canoas atravessando o rio, proveniente da outra margem. Ordenei que prosseguís-

semos, porém nesse momento ouviram-se estampidos na floresta e Victor de Lamare deu contramarcha. Solicitei, então, ao Chefe Barros que me cedesse 4 índios da tripulação do navio para observar o rio, sob o meu comando. Após certa relutância, acedeu ao meu pedido. Quando me aproximava dos espias paraguaios, os índios deixaram de remar, e soube, pelo seu intérprete, que estavam apavorados; receavam que eu, um estrangeiro, os atraísse e entregasse a Lopez. Tive que ameaçá-los com meu revólver para levar a cabo a missão. Feita a observação, mandei Foster, o intérprete, subir ao alto das estacas e lá colocar em lugar de evidência, a camisa branca para convencer o almirante da veracidade do meu relato. Barros deu-me de presente o seu revólver que, mais tarde, me foi útil em Assunção. Fiz boas referências aos índios da tripulação e informei ao almirante que devia agir imediatamente, pois os paraguaios, notando a camisa, poderiam fechar a passagem.

No entanto, escoaram-se três semanas antes da frota avançar e durante esse tempo os paraguaios já tinham colocado canhões, defendendo as trincheiras e uma barreira de estacas em frente a elas. *Brasil*, *Bahia* e *Tamandaré* passaram através das estacas, pelo lado do Chaco, e ancoraram no meio do curso do rio, em frente à margem fortificada pelos paraguaios. O *Tamandaré* foi atingido na casamata; o *Brasil*, bem na minha frente, teve um canhão desmontado, e alguns tripulantes feridos; e o *Bahia*, pouco sofreu.

Cerca das 3 horas da tarde, o almirante enviou sinais para que retrocedêssemos porque o exército não tinha conseguido conquistar as defesas dos paraguaios. Aproximadamente dois terços dos nossos tiros ultrapassaram o alvo, nas margens, e o último tiro partiu dos paraguaios, que levaram a melhor em terra e n'água. Quando o *Tamandaré* virou em roda para descer a corrente do rio, a proa escapou, por poucos pés, de um torpedo e passou raspando o cais de um porto. Foi um grande susto.

O *Tamandaré* estava ansioso por atacar antes que López pudesse ampliar suas fortificações, porém tão demorada foi a decisão dos aliados que o inimigo estava preparado quando se iniciou a ação.

Nessa época, houve bastante crítica nos jornais, contra a frota por não ter forçado a passagem para Assunção, mas o Almirante Tamandaré recusou-se a avançar enquanto o exército não estivesse em condições de assegurar a posse do terreno. Ele tinha razão, pois se houvesse prosseguido rio acima, com os paraguaios dominando as margens, estes poderiam, livremente, armar torpedos e tentariam a abordagem dos navios. Ninguém poderia duvidar da coragem e habilidade do almirante e na opinião não se configurou situação semelhante à de "Ferragut passando pelas baterias no Rio Mississippi".¹⁴

É interessante registrar como eram frequentes os conselhos de guerra no navio capitânia. Ministro Octaviano, General Osório e General Polidoro¹⁵, todos tiveram de ser consultados e transcorreram 25 dias para ser decidido o ataque, apesar de Tamandaré, no primeiro dia, já estar em condições de agir.

Enquanto estava no *Arpa*, com o almirante, recebi uma carta do Comodoro T. R. Page, da Marinha dos Estados confederados, que se encontrava em Corrientes. Solicitei permissão do almirante para descer o rio a fim de visitá-lo. O almirante mandou um ajudante escrever uma carta convidando o Comodoro Page para regressar ao *Arpa* comigo, como seu hóspede. Fui portador da carta ao Comodoro Page e este voltou comigo, permanecendo no navio capitânia algumas semanas. O Comodoro apreciou muito o convite, mas não tanto como eu, pois o almirante mostrava-se tão hospitaleiro como bravo e corajoso. Dificilmente se encontraram tantas e tão boas qualidades em alguém na posição do Almirante Tamandaré.

Após a queda de Assunção, capital do Paraguai, a morte de López, a captura de Madame Lynch que estava com o presidente, a cidade ficou repleta de tipos estranhos, que frequentemente assaltavam pessoas na rua, à noite, quando regressavam aos seus navios.

Um dos oficiais do navio a vapor *Guairá*,¹⁶ quando se encontrava num pequeno escaler de um grego, foi atacado na cabeça e roubado. Ao ser agredido, soltou um grito e o Capitão Watson, oficial do *Guairá*, ouvindo-o, veio num bote em seu socorro, encontrando-o desacordado no fundo do escaler, pois os culpados já tinham fugido. O oficial, tra-

tado pelo médico de bordo, restabeleceu-se prontamente: o escaler do grego foi vendido mais tarde em Buenos Aires, por \$ 16,00 e a quantia entregue à vítima do assalto.

Havia um doutor New Kirk, proprietário de uma farmácia na praça do mercado, e todos os ingleses aí se reuniam para saber das novidades. Lá estive, uma noite, e por volta das 9 horas cheguei ao cais para tomar o bote que me levaria para bordo. Resolvi andar pelo meio da rua, pois as calçadas eram péssimas e várias pessoas tinham sido atacadas ao passar ao longo das favelas aí existentes. Achava-me bem próximo do cais, quando uma pessoa, que estava na calçada com outro indivíduo, se dirigiu a mim. Parei e esperei que ele se aproximasse. Perguntou-me que horas eram. Respondi que não tinha relógio, mas ele observou que eu usava corrente. Eu trazia o revólver com que o Chefe Barros me presenteara e dei ao meu interlocutor uma boa oportunidade de ver a arma, dizendo-lhe que a rua era bastante larga para podermos andar nela ao mesmo tempo. Ele se afastou rapidamente. Noutra ocasião, nosso navio estava no Paraná e a cidade ficava a alguma distância do rio. Já eram 8:30 da noite e eu, sentindo-me perdido, pedi informações a uns nativos que estavam preparando carne no espeto. Foram amáveis, mas como eu tinha ainda de andar, pelo menos, uma milha no escuro para atingir o cais, decidi voltar à cidade e dormir no hotel. No dia seguinte o Comandante Bloem elogiou minha conduta afirmando que, provavelmente, os nativos me atacariam se eu tivesse prosseguido desarmado pelo caminho deserto. A vida de um homem à noite valia uns 25 cêntimos.

Em Villa Paraná, as pulgas não me deixavam sossegar à noite toda, mas o proprietário do hotel era honesto e o local seguro.

Especialmente os brasileiros eram extraordinariamente humanos na sua maneira de tratar os prisioneiros paraguaios, enquanto que López sacrificava os capturados e agia como um déspota da pior espécie. López conservava a família dos soldados no país e, em caso de deserção, os parentes pagavam a penalidade.

O almirante brasileiro, ouvindo falar que havia, na vila de San Pedro, grande número de paraguaios desabrigados e famintos, en-

viu um navio a vapor, rio acima, que trouxe, no mínimo, uns 500 velhos, mulheres e crianças para Assunção, onde lhes foram oferecidas rações e comida.

Eu os vi quando desembarcaram e era uma cena triste, a desses miseráveis que tinham sido proprietários de boas casas na cidade. Uma mocinha, de aproximadamente 14 anos, que nessa idade já era considerada mulher no Paraguai, tinha apenas uma folha de figueira para se cobrir. Ela sabia falar bem o espanhol, em contraste com a maioria dos nativos que apenas conhecia o guarani. Seus cabelos eram castanhos, os olhos entre o azul e o negro, e os traços fisionômicos delicados. Mandei o despenseiro dar-lhe um lençol, e ela, em cinco minutos, fez com ele um vestido, abrindo um buraco no centro, para passar a cabeça, e usando uma corda como cinto. Ela parecia bem vestida ao lado dos seus companheiros de infortúnio. Perguntei-lhe o que iria fazer para ganhar a vida quando voltasse para casa. Contou-me que vivia no campo em companhia do pai e da mãe. Pretendia vender gêneros no mercado local. Dei-lhe \$ 5 para ajudá-la nos primeiros dias, e esqueci-me do caso.

Os nativos sentavam-se numa pedra ou caixote, no mercado, e dispunham a mercadoria, geralmente barbante, fazendas de algodão, chita, etc. num terreno baldio ou praça. O Capitão Muer contou-me que comprara linha de uma jovem paraguaia e, ao pagar, perguntara-lhe quando cobraria por toda a mercadoria, inclusive ela. A garota devolveu-lhe o dinheiro, dizendo que nem ele nem outro qualquer gringo poderia comprá-la. Algum tempo depois, quando passava pelo mercado, fiquei muito surpreendido ao ver a mocinha, protagonista da história, era a minha conhecida da aldeia de San Pedro, Margarita. Ela tinha investido os 5 dólares que eu dera na compra de mercadorias e estava prosperando. Quando em Assunção, eu ia sempre no mercado, comprava algumas quinquilharias e deixava-as com ela. A minha amiga guardava o dinheiro numa sacola de couro, amarrada ao pescoço. Comprava os gêneros nas lojas próximas ao mercado com a condição de devolver os que não vendessem. Perguntei-lhes como poderia obter lucro se vendia

pelo mesmo preço dos negociantes estabelecidos. Enquanto estava ali conversando, uma paraguaia comprou chita e Margarita me contou, quando a freguesa se afastou, que tinha encurtado o metro de 5 polegadas. No entanto, ela era honesta em tudo, salvo no negócio. Tinha confiança em mim, entregando-me a bolsa de couro, com todos seus haveres, para guardar.

Uma vez, quando em Buenos Aires, conversei com uma senhora argentina sobre o caso da jovem paraguaia e ela se ofereceu para aceitá-la na sua família. Margarita recusou-se, indignada, a aceitar o convite alegando que os argentinos eram inimigos do Paraguai. Verifiquei que todas as mulheres de alta posição social, ou do povo, tinham grande orgulho do seu país e medo de López. Creio que as mulheres são as mais patriotas em todos os países.

Quando nosso navio recebeu ordens de regressar ao Rio, fui ao mercado para me despedir e perguntei-lhe se queria vir para os Estados Unidos comigo. Quis saber se levaria também seu pai e sua mãe. Respondi-lhe que não era possível; mesmo assim, concordou em partir comigo. Como eu não falara a sério, senti-me comovido e arrependido e o que pude fazer foi pôr 10 dólares na bolsa de couro e me despedir pela última vez.

Quando subia o Paraná, no *Santa Amécora*, fiz amizade com o Padre Americus. Ele oficiava numa pequena igreja em Las Posadas, onde tive o prazer de desempenhar o ofício de sineiro. O simpático padre esforçava-se ao máximo para me converter e tive muito trabalho em convencê-lo de que era um pecador incorrigível.

Lembro-me uma ocasião em que ele estava jogando cartas quando foi chamado para junto de um tripulante que morrera. Levantou-se imediatamente, levando as cartas. Ao voltar, para prosseguir com o jogo, escondera algumas delas na manga da batina. Poucos dias depois, tivemos um grande susto de encontrá-lo morto na cabine. O médico julgou que a morte fora provocada por dose excessiva de um calmante. Nessa noite, deitei na sala, ao lado do cadáver do padre, e confesso que levantei cedo, no dia seguinte, sem ter conseguido dormir. O cadáver foi desembarcado em Humaitá, onde

havia uma boa igreja. Senti a morte do meu amigo, pessoa bem educada que conversara longas horas comigo, explicando-me as causas e os episódios da guerra do Paraguai. Na minha opinião, o Brasil estava com a razão e mesmo Pedro II desejando muito evitar a guerra era inevitável. López não era um presidente e sim um déspota.

Depois da batalha de Itapiru e do fracasso na tomada das posições inimigas, a imprensa do Rio de Janeiro forçou o imperador a substituir o comando das tropas e da Marinha.

O almirante me informou que regressaria ao Rio de Janeiro na corveta *Niterói*, mas que eu poderia continuar a servir sob as ordens de seu sucessor. Repliquei imediatamente que preferia apresentar a minha demissão e voltar com ele. Finalmente autorizou-me a pedir minha demissão ao Ministro da Marinha no Rio, oferecendo-me para embarcar com ele na corveta *Niterói*¹⁷ ou na *Presidente*, sob o comando de Bloem, que se dirigia ao Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Santa Catarina e assim eu poderia conhecer o país e talvez resolver nele ficar para sempre.

Optei pela *Presidente*, passando por Corrientes, Paraná, Rosário, Buenos Aires, Montevideu, Rio Grande do Sul, rota com destino ao Rio de Janeiro. O lugar-tenente Victor de Lamare deu-me cartas de recomendação para sua família no Rio Grande do Sul e pediu-me que entregasse à sua mãe o seu uniforme estriçalhado pela explosão de que fora vítima no encontro com a chata em Itapiru.

Chegando ao Rio Grande do Sul, pedi ao Comandante Bloem que me acompanhasse, pois receava que o meu português não fosse compreendido.

O Capitão Lamare recebeu-nos muito hospitaleiramente. Os hábitos aqui são muito diferentes dos nossos e confesso que os abraços frequentes me constroem. Pouco depois a mãe de Victor e as duas irmãs entraram na sala e eu fiquei esperançoso de poder abraçar também as belas moças. A senhora Lamare pôs as mãos nos meus ombros, carinhosamente, e expressou comovida como apreciava a minha amizade por seu filho Victor. Eu estava indeciso sobre como

deveria me conduzir, mas como ela era a mãe de Victor e de muito bela aparência, decidi beijá-la. Evidentemente, a minha atitude foi mal interpretada, pois as três senhoras se retiraram apressadamente da sala e o Capitão Lamare olhava-me fixamente. O Comandante Bloem sorria e explicou que era usual nos Estados Unidos beijar a mãe de um amigo que estava em plena batalha. A mãe e as filhas voltaram, sorridentes, e dentro de pouco tempo me senti a gosto, durante os dias que passei no Rio Grande do Sul. Aprendi mais português nessa província do que no período anterior. As moças eram simpáticas e desculpavam minhas gafes.

Quando parti do Rio Grande fui para Porto Alegre, situada sobre uma colina, perto da foz de cinco pequenos rios. As ruas eram as mais bem calçadas que vira no Brasil. Havia um bom número de edifícios bem construídos e de casas confortáveis e a cidade era, sem dúvida, bonita. Encontrei muitos alemães que dominavam o comércio.

De Porto Alegre, dirigimo-nos para a ilha de Santa Catarina, onde residia um cônsul norte-americano com quem já me encontrara várias vezes.

Dois marinheiros de um barco de pesca de baleia tinham sido internados pois estavam atacados de escorbuto. O cônsul pediu-me para interceder junto ao Capitão para levá-los para o Rio de Janeiro, onde seriam tratados no hospital da Marinha. O Comandante Bloem concordou, proporcionado-lhes toda a atenção médica durante a viagem.

Chegando ao Rio de Janeiro, entreguei o meu pedido de demissão ao Ministro da Marinha, mas ele recusou-se a aceitá-lo repetidas vezes, durante umas duas semanas, pedindo que eu voltasse ao meu posto, pois estava satisfeito com os serviços que eu prestara. Finalmente teve de ceder e me ofereceu transporte até onde eu desejasse. Verifiquei, nessa oportunidade, que em todos os países os subordinados sempre se fazem de importantes, tratando as pessoas sem considerações e mandando voltar no dia seguinte. Entreguei meus papéis a um subordinado que os olhou displicentemente, tirou o cigarro de detrás da orelha e soltou uma baforada. Insisti para ser atendido logo, mas ele declarou que a ordem não especificava

a classe da passagem. O chefe do departamento pediu-me que fosse ao seu escritório e leu a ordem para o subordinado, ordenando que me desse bilhete de primeira classe. Vencido, o subordinado assim procedeu entregando-me \$ 300,00. Sempre achei os superiores polidos e cheios de consideração, mas os subordinados são iguais em toda a parte do mundo.

Comprei passagem no R.M.S. *Duro* que variava de 30 a 60 libras na primeira classe. Reservei uma cabine de 30 libras, com o Capitão Johnson, da Marinha Argentina. Nessa cabine parecia muito confortável, enquanto estávamos no porto, porém ficou muito aquecida durante a navegação a vapor. O mordomo era um bom sujeito e o ofereceu-me beliche numa cabine mais fresca. Mais tarde, um amigo do Rio que estava alojado numa de 60 libras, com um beliche vago, convidou-me para ser seu companheiro até Liverpool, enquanto que o meu amigo, o Capitão Johnson, continuava naquele forno todo o tempo.

Fiquei surpreendido ao saber, quando o navio já estava de partida, que o imperador Dom Pedro e a esposa iam para Lisboa, a

bordo dele. Enquanto viajávamos, o imperador ficava a maior parte do tempo no tombadilho e era tão atencioso com os passageiros e a tripulação como se mostrara a mim, pela primeira vez, na nossa primeira entrevista, no palácio e, depois, no estaleiro.

Eu pedira que o empregado preparasse banho todas as manhãs bem cedo. Uma manhã atrasei-me um pouco e encontrei o banheiro ocupado. Vendo outro livre e com a água correndo na banheira, entrei nele e estava tomando banho quando ouvi uma batida na porta e alguém me disse que aquele banheiro estava reservado para o imperador. Em vez de responder, fiz bastante barulho com a água e fingi não ter ouvido, pouco depois me retirei, rapidamente, para minha cabine, antes que reclamassem de novo.

Quando chegamos à Lisboa, havia uma quarentena estrita para os passageiros provenientes do Rio, exceto o imperador e a sua família. O imperador recusou-se a aceitar o tratamento de exceção e afirmou que o certo para os passageiros seria também para ele e que todos desceriam juntos. Dom Pedro era um imperador por natureza. Nascera imperador.

Notas relativas à introdução

¹ O avô irlandês Richardson, nasceu em 1773, casou com Martha Hamilton em Nerwry. Visitou os Estados Unidos em 1795 e retornou ao país em 1810 tendo se naturalizado cidadão norte-americano em 28 de setembro de 1813 quando modificou a grafia do nome de Toombs para Tomb.

² Na ocasião de sua morte, um relato em "The News and Courier", Charleston, S. C., 28 de maio de 1929, citava Georgia como sendo o seu estado natal. Mary C. Mc Quaid, irmã de W.R. Mc Quaid, neta de James H. Tomb, forneceu muitos dados sobre a história da família. Uma filha da senhora Oscar Nolan, Agnes, completou aquelas informações e ofereceu um retrato de Tomb como um velho gentleman. Manuscrito de Tomb "Carta de William S. Wells. New Haven. Connecticut, dirigido a James H. Tomb, Jacksonville, Flórida, 9 de agosto 1921". Há ainda uma carta escrita por Tomb de março de 1927 que se refere à sua idade.

³ Relato da vida de James R. Tomb nas reminiscências pessoais do capitão James Harvey Tomb. O documento original se encontra com a família John Clark Bowmans de Bervely Hills, Califórnia.

⁴ Register of Officers of the Confederate Navy 1861-1865, 1931, página 96.

⁵ Manuscrito de Tomb "Experiences of Captain James H. Tomb, C. S. N. as a Prisoner at Fort Warren, Boston Harbor" e "The Passing of Forts Jackson and St. Philip by Admiral Farragut, U. S. N."

⁶ Register of Officers of the Confederate Navy 1861-1865, p. 196; Manuscrito de Tomb nota 5.

⁷ Manuscrito de Tomb: "Account of the obstruction in Charleston Harbor During the Civil War".

⁸ Manuscrito de Tomb: "The origin of the tern David". Manuscritos de Tomb: "The first Experiment Made With e Torpedo Attached to a Small Boat Was Made by Captain Francis D. Lee, Engeneering Corps. C.S.A at Charleston"

⁹ J. P. Baxter, Introduction of the Ironchad, Warship, 3ª edição, página 258 a 269. 367, referem-se ao *Goliath*, como sendo uma fragata encouraçada de 3.500 toneladas, equipada com 18 canhões pesados.

¹⁰ O Almirante J. A. Dahlgren ao verticar que o *David* resistira ao combate escreveu no seu diário que: "Como primeiro esforço tinha sido um sucesso que colocava o torpedo como uma arma ofensiva válida". Manuscritos de Tomb: "Extract from Diary of Rear Admirável Dahlgreen, October 5, 1863" e "A letter Describing The Injuries to the U.S.S New Ironsides resulting from the Torpedo Boat *David* from the Carpenter of the New Ironsides. T. H. Bishop."

¹¹ O Capitão F. D. Lee C.S.A tinha usado umas barcas como alvos para os navios torpedeiros. Tomb e seus amigos realizaram experiências com o primeiro e segundo cutters do novo encouraçado C. S. S. *Chicoria* em 1862-63, antes de existirem lançamentos a vapor de torpedos. As tripulações dos cutters, de seis subalternos e dez oficiais, não tinham sido capazes de operar de tal forma a atingir o inimigo e regressar com a primeira maré favorável.

¹² Manuscritos de Tomb: (Cópia) – “Letter to James H. Tomb, C S N de S. R., Mallory, ecretary of the Navy, C.S.A., October 9, 1863”. O Secretário da Marinha Confederada, S. R. Mallory promoveu Tomb pela sua conduta meritória na tentativa de destruir a fragata encouraçada dos Estados Unidos do Norte. Em 3 de março de 1864 Tomb partiu no *David* de Charleston para atacar o *Memphis* porem os torpedeiros não explodiram. Tentou, após esse insucesso, o uso de submarino de propulsão manual, o H. L. *Hunley* que afundou o *Housatonic* da Marinha Yankee, porém a custa de seu próprio afundamento. “Manuscrito de Tomb: The First Experiment Made With a Torpedo Attached to a Small was made by Captain Francis D. Lee. Eng. Corps, C.S.A, at Charleston, S.C.” e também “Notes... Regarding the Submarine Torped Boat *Hunley*” – Charleston, jan. 1864. J. T. Schart, History of the Confederate Navy, capítulo XXI “South Carolina Waters” e capítulo XXII, “The Torped Service” trata do assunto de forma. Tomb foi convidado para o comando de vários torpedeiros particulares e resolveu pedir demissão ao Comodoro J. H. Tucker. A solicitação não foi aceita e ele foi designado, em novembro de 1864 Senior Chief Engineer do esquadrão de Savannah a fim de expor as suas experiências com torpedeiros perante uma Junta de Oficiais criada para esse fim. Em 22 de novembro de 1864 recebeu ordens para explodir a ponte sobre o Rio Oconee, na Georgia antes da chegada das tropas do General Sherman. Ainda em 12 de abril de 1865 o Brigadeiro General B. D. Fry, o Comodoro W. W. Hunter e Tomb se opunham à remoção dos torpedos defensivos de Atlanta. A sua ultima missão, na guerra civil, foi a de colocar torpedos no Rio Savannah, entre Augusta e Savannah. Manuscrito de Tomb; Note... Regarding his Resignation, to the Departamento and Their Refusal to accept it, september 24, 1864 “Copy of Orders from Juhn R. Tucker, Flag Officer. C.S.N to Chief Engineer Tomb, November 18, 1864”. Ordem para explodir a ponte sobre Oconee; “Copy to Orders from. Major General Sam Jones Assistent Adg. General to Chief Engineer James H. Tomb. H. Q engineer James H. Tomb. H.Q Charleston District, S. C., November 22, 1864”. Ordem para por torpedos no Rio Savannah: Copy to orders of Brigadier General Fry. C.S.A to Chief Engineer James H. Tomb. C.S.N to Proceed to Shell Bluff Battery to Assume Command of Especial Expedition, Headquarters, Engineer Department. C.S.A.. Augusta Georgia, April 12, 1865.

¹³ O senador Spessard Holland, Dr. A. J. Hanna do Rollins College e o autor, conselheiros honorários do levantamento de documentos históricos então realizado “Historical Records Survey”. Apresento os meus agradecimentos à senhora Christina Snyder e à Senhora Clarice Holman Neal que viveram no Brasil e me auxiliaram na ortografia e aos meus colegas Dr. Pablo Max Ynsfran e Dr. Carlos Castaneda que colaboraram com valiosas sugestões

Notas relativas ao texto do documento

¹ Os dois parágrafos seguintes foram deslocados para melhorar a sequência do relato.

² O papel de José Antonio Saraiva, duas vezes ministro da Marinha na história do Brasil, é brevemente analisado por J. P. Calógeras A History of Brazil, P. A Martin Editor, in the Inter-American Historical Series, The University of North Carolina Press, 1939.

³ Pethan Horton Box, Los Origenes de la Guerra del Paraguay contra la Tríplice Aliança La Colmena, Assunção, 1936 (Tradução Pablo M. Ynsfrán). Augusto Tasso Fragoso, História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai, Imprensa do Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro 1934, 5 v.

⁴ Talvez se refira a Rahmanyeh, uma embarcação ligeira, canhoneira construída em 1859 pela Sociéte des Forges et Chantiera de la Mediterranée para a Marinha Egípcia que a utilizava no Nilo – J.P Baxter, Introduction of the Ironclad Warslup, pp. 199 a 200.

⁵ O Capitão-Tenente Antonio Carlos de Mariz e Barros, nascido a 7 de março de 1835, foi comandante do *Tamandaré* até 28 de março de 1866, quando morreu em consequência de ferimentos recebidos em combate. Tinha comandando a canhoneira *Campista* que se tornou famosa pelos cruzeiros contra o tráfico de negreiro. No documento o nome aparece deturpado como “Barboso”. Vide Alberto de Vasconcelos, Efemérides Navais Brasileiras, Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1961, pp. 37 e 38 e p. 87.

⁶ Possivelmente Tomb se refere a Fortunato Foster Vidal, nascido em fevereiro de 1832, que, ao ser promovido a Guarda-Marinha em 1850, também embarcara na canhoneira *Campista* já mencionada. No ano seguinte, estava no teatro da guerra no Uruguai e, a bordo da corveta *Dona Francisca*, forçou o passo de Tonelero em 17 de dezembro de 1851. Foi condecorado por esse feito com o hábito da Ordem de Cristo e a medalha de prata. Em 1865 partia da Bahia, onde desempenhara funções de secretário e ajudante de Ordens do Comando da Estação Naval da Província da Bahia, no pacote inglês *Kepler*, em direção ao Rio de Janeiro. Nomeado para a esquadra em operações no rio da Prata, embarcava no *Beberibe* a 27 de julho de 1865. Tomou parte, como secretário o ajudante de Ordens do Comandante da 3ª Divisão no forçamento da passagem das barrancas de Cuevas no Rio Paraguai, sob forte fuzilaria. Em meio ao combate a canhoneira *Beberibe* desgovernou e atravessou a corrente em frente às baterias inimigas e só graças à habilidade do comandante conseguiu retornar à posição. Passou a comandar a canhoneira *Mearim* e, mais tarde, em 1868, serviu como oficial no vapor *Princesa*. Em 7 de fevereiro do mesmo ano foi transferido para o encouraçado *Lima Barros*, participando da batalha de Humaitá. Finalmente, o Contra-Almirante Fortunato Foster Vidal foi nomeado Ministro de Estado dos Negócios da Marinha em 1891, segundo titular da pasta no regime republicano. (Cópia dos Assentamentos do falecido almirante graduado reformado, Fortunato Foster Vidal, datilografado.) Quanto ao *Arpa* citado no documento, o nome mais próximo seria o da canhoneira *Apa*. A única referência que encontramos a ela foi na defesa de Jaguarão atacada pelos uruguaios em 27 de janeiro de 1865 e não nos episódios da Guerra do Paraguai. Os paraguaios possuíam uma embarcação com esse nome.

⁷ No original Etapero e Etapere.

⁸ José Victor de Lamare – foi em 1881 membro do Diretório Militar, criado nesse ano com intuito de eleger deputados a fim de neutralizar, no Parlamento, as medidas consideradas prejudiciais de corporações militares. Efemérides p. 62.

⁹ W.S. Barret Women on Horse-back capítulo 15.

¹⁰ Encouraçado *Rio de Janeiro* começado a construir em 26 de junho de 1865. 1.000 toneladas de deslocamento 182 pés de comprimento, 30 pés de boca e 8 de calado, máquina 100 H.P. Efemérides, p. 58.

¹¹ No original escrito Curapete.

¹² O Capitão-Tenente Américo Brasília Silvano foi comandante do encouraçado *Rio de Janeiro* que naufragou em 2 de setembro de 1865 atingido por 2 torpedos derivantes no ataque ao forte de Curusu. Efemérides, p. 59

¹³ No original Echebani.

¹⁴ Episódios da guerra civil dos Estados Unidos em que a coragem e a habilidade do "Flag Officer-David G. Farragut" é gabada por Tomb. Vide J.P. Baxter Introduction of the Iron Clad warship, 3ª edição, pp. 235 - 236.

¹⁵ No original Octaviana, Ozero e Palledora. Ministro plenipotenciário Francisco Octaviano de Almeida Rosa que negociou o Tratado da Tríplice Aliança, em nome do Brasil.

¹⁶ No original *Guarara*.

¹⁷ No original *Netoroy*.