

Comunicação

**Comunicações proferidas durante
o XII Encontro Internacional de
História da Guerra da Tríplice
Aliança, realizado entre 16 e 19 de
setembro de 2021**

Sergio Willian de Castro Oliveira Filho

Carlos André Lopes da Silva

Francisco Eduardo Alves de Almeida

O bloqueio à esquadra bloqueadora: as dificuldades logísticas da Força Naval brasileira às vésperas da Batalha Naval do Riachuelo.*

Sergio Willian de Castro Oliveira Filho

Doutor em História Cultural. Capitão-Tenente (T). Professor da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará (EAMCE).

Bom dia a todos! Sou o Capitão-Tenente Sergio Oliveira, da Marinha do Brasil, Doutor em História Cultural pela Universidade Estadual de Campinas e, atualmente, professor da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará.

Primeiramente, gostaria de agradecer a organização do evento pela oportunidade de poder apresentar minha pesquisa. Tive a grata satisfação de estar presente no Décimo Encontro que aconteceu na cidade de Assunção e, novamente, aqui me encontro para discutir um pouco e compartilhar minha pesquisa, além de também poder aprender bastante com as pesquisas dos demais expositores.

A minha comunicação se chama “O bloqueio à esquadra bloqueadora: as dificuldades logísticas da Força Naval brasileira às vésperas da Batalha Naval do Riachuelo”. A Batalha Naval do Riachuelo, que aconteceu no dia 11 de junho de 1865, geralmente, na historiografia sobre a guerra, especialmente na historiografia naval brasileira, recebe uma ênfase muito grande na batalha em si, na dinâmica do que aconteceu durante todo aquele dia 11 de junho e as suas repercussões nos dias e meses seguintes para o contexto geral da Guerra da Tríplice Aliança.

Para a Marinha brasileira, a Batalha do Riachuelo é envolta de ares com tons épicos, tanto que tal batalha naval é considerada a Data Magna da Marinha brasileira, tida como um evento muito importante, até mesmo por ter sido a maior batalha naval ocorrida nas vias fluviais da América do Sul.

Essa batalha de fato proporcionou às forças aliadas, em especial à Armada brasileira, uma implementação mais efetiva do bloqueio naval aliado, uma imposição de graves perdas à Esquadra paraguaia e o início de uma mudança na iniciativa ofensiva da guerra. Logo após a batalha, ocorrida em junho, nos meses seguintes se dará a rendição paraguaia em Uruguaiana e o recuo das forças paraguaias que deixarão o território argentino, no curso do ano de 1865.

A missão principal da Força Naval brasileira, antes da Batalha Naval do Riachuelo, consistia em transportar tropas da Tríplice Aliança e, principalmente, bloquear as vias fluviais da Bacia do Prata, a princípio o Rio Paraná. Como muito bem foi dito pelo professor Miguel Recupero, no dia 25 de maio de 1865, ocorre o ataque aliado à cidade argentina de Corrientes, que estava sob a ocupação paraguaia, resultando em uma retomada temporária da cidade de Corrientes, fruto de uma ação conjunta da Esquadra Imperial brasileira com as tropas argentinas, sob o comando do General Wenceslao Paunero. Porém, dois dias depois, a cidade é reocupada pelos paraguaios.

Não obstante, essa ação dos aliados gerou uma preocupação por parte do Marechal Solano López em relação à Esquadra brasileira que vai gerar o famoso plano paraguaio de tomar os navios da Esquadra Imperial brasileira, cuja tentativa de efetivação resultou na Batalha Naval do Riachuelo.

Em que consistiam as divisões navais que participaram dos combates naquele dia? Do lado brasileiro havia a Segunda Divisão Naval, sob o comando do Chefe de Divisão, Francisco Manuel Barroso da Silva, que tinha por capitânia a Fragata *Amazonas* e mais quatro navios, e a Terceira Divisão Naval, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Gomensoro, com quatro navios, sendo a Corveta *Jequitinhonha* a belonave de maior porte. No total, foram nove navios brasileiros participantes da Batalha Naval do Riachuelo. Do lado paraguaio, a Força Naval era comandada pelo Capitão de Fragata Pedro Ignacio Meza e composta por oito navios e seis chatas artilhadas.

O então Primeiro-Tenente da Armada Imperial Antônio Luiz von Hoonholtz, comandante da Canhoneira *Araguari*, produziu um plano iconográfico da batalha, a qual ocorreu muito próximo à Corrientes, pois um pouco ao sul da cidade, na mar-

gem do Chaco, haviam fundeado os navios brasileiros após a retomada de Corrientes pelos paraguaios. Quando do início da batalha, a ação naval se deu na embocadura do pequeno riacho denominado Riachuelo, às margens do Rincón de Lagraña e das barrancas de Santa Catalina.

Contudo, meu objetivo hoje não é falar da batalha, mas sim discorrer acerca das dificuldades logísticas que a Força Naval brasileira enfrentou antes da batalha, pois muita ênfase é dada à dinâmica da batalha, por justamente ter sido um evento muito importante, porém é interessante nós entendermos as dificuldades que foram enfrentadas pelas forças aliadas, em especial pela Marinha Imperial brasileira antes da batalha.

Em abril de 1865, dois meses antes da refrega, as duas divisões navais brasileiras, primeiramente a Terceira Divisão e dias depois a Segunda Divisão, iniciaram a jornada de subida do Rio Paraná. As duas divisões eram compostas por 12 navios e várias foram as dificuldades no caminho. Devido ao grande porte das belonaves, ocorreram muitos encalhes no trajeto, além de atrasos devido ao apoio prestado às tropas argentinas do General Paunero que se deslocavam à margem do rio.

Além disso, os brasileiros tinham uma grande expectativa de abastecimento quando chegassem a Corrientes, já que, ainda em Buenos Aires, antes da partida das divisões navais brasileiras, havia sido encomendada a aquisição de alimentos e carvão a fornecedores de Corrientes, o que foi frustrado, tendo em vista que, antes da chegada dos brasileiros, a cidade foi ocupada pelos paraguaios.

Ao mesmo tempo, ocorria o avanço de duas colunas do Exército paraguaio, uma margeando o Rio Uruguai, que será aquela coluna que ocupa as cidades do Rio Grande do Sul, por exemplo, Uruguiana; e outra coluna, comandada pelo General

Robles, que marchou às margens do Rio Paraná. Tais colunas paraguaias dificultaram ainda mais o abastecimento da Força Naval brasileira por meio de coação dos fornecedores locais.

Por fim, a dificuldade e a demora de abastecimento das divisões navais brasileiras no Rio Paraná ocorreram também pelo fato de que vários veleiros que tinham sido contratados em Buenos Aires para levar-lhes alimentos e combustível encontraram dificuldades na subida do Rio Paraná por diversos motivos, dentre os quais, as condições meteorológicas e de navegação.

A situação dramática dos brasileiros às vésperas da batalha pode ser vislumbrada em vários documentos, dos quais gostaria de compartilhar alguns deles. Entre esses documentos, há o diário particular do Almirante Barroso. No dia 1º de junho, o Almirante Barroso escreveu em seu diário:

(...) em breve escasseará a carne, faltando já bolacha em alguns navios. Como deste gênero ou pão e carne, contávamos obter suprimento em Corrientes, tendo sido ocupada esta cidade pelos Paraguaiois, nada recebemos, e temos que recorrer ao pouco que trouxemos (...) Dispus para que amanhã siga o *Ipiranga* até o Rincón do Soto a buscar carne-seca.

Dias depois, em 6 de junho, o Almirante Barroso diz o seguinte em seu diário: "(...) Espero a cada momento que me chegue o *Ipiranga*, que mandei ver a carne". No dia 7 de junho, Barroso escreve: "(...) São 7 horas da noite, não me chegou ainda o vapor *Ipiranga* (...) temos tantos inconvenientes para obter carne (...); vai amanhã o vapor pequeno *Igurei* a procurá-lo".

No dia seguinte, Barroso escreve:

Chegou às 9 ¼ o *Espigador*, respirei, sendo que trazia bolacha que me dava para alguns dias a

meia-ração, até que me venha novo reforço. Carnes é do que estou necessitado; é preciso que venham com a maior brevidade. (...) Às 4 horas (...) apareceu o vapor *Ipiranga* (...) Não trouxe carne! (...) o administrador Quevedo, cunhado do Lafón (...) [disse] que Robles lhe tinha dito que se desse carnes aos brasileiros, que degolava a ele e a toda a família e largaria fogo ao saladeiro.

Em 11 de junho, momentos antes da batalha ter início, o Chefe Naval brasileiro registrou em seu diário: "Tinha ido de manhã cedo o prático com a lancha do vapor *Jequitinhonha* buscar carne no Chaco, pois tinha comprado cerca de 30 reses e tinha mandado carnear cinco ou seis".

Além dos registros em seu diário particular, Barroso constantemente enviou correspondências ao Almirante Tamandaré, Comandante em Chefe da Força Naval brasileira, que se encontrava em Buenos Aires. Nessas correspondências, Barroso solicita o envio de alimentos e de combustível.

No dia 21 de maio, Barroso informou a Tamandaré que o carvão e os alimentos escasseavam e que a situação se agravava devido ao apoio às tropas argentinas do General Paunero que, devido à operação que ocorreria no dia 25 de maio, superlotaram os navios brasileiros. Dias depois, em 1º de junho, Barroso informa a decisão de enviar a Canhoneira *Ipiranga* rio abaixo a fim de adquirir carne-seca, pois só teria alimentos para mais sete ou oito dias, além de ter a bordo cerca de 200 doentes. Nos dias 2, 3 e 4, Barroso reforça o pedido de envio de alimentos. Em 7 de junho, informa em sua correspondência ao Almirante Tamandaré que as tripulações das divisões navais brasileiras estavam sendo golpeadas pelas três pragas apocalípticas: "peste, fome e guerra".

Não só Barroso escreveu correspondências trazendo pistas sobre essa situa-

ção dramática. Outros oficiais brasileiros nos deixaram registros sobre essa situação. O Primeiro-Tenente Antonio Luiz von Hoonholtz, futuro Almirante e Barão de Teffé, então comandante da Canhoneira *Araguari*, em correspondência enviada a seu irmão que estava no Rio de Janeiro, informa-lhe que às vésperas da batalha estava:

comendo mal, bebendo uma água impossível e martirizado dia e noite pelos mosquitos (...) o trabalho é duro a bordo (...) cumpre afrontar os gases mefíticos da margem do Gran Chaco para derrubar lenha com que alimentar as caldeiras na falta de carvão.

Ou seja, os brasileiros necessitavam manter as caldeiras dos navios em funcionamento, porém não havia carvão suficiente para tal, e visando economizar carvão tais caldeiras eram alimentadas por madeira retirada das árvores no chaco.

Datadas de 9 de junho de 1865, duas missivas advindas da Força Naval sob o comando de Barroso foram enviadas ao Primeiro-Tenente Arthur Silveira da Motta (futuro Almirante e Barão de Jaceguai). Silveira da Motta à época estava em Buenos Aires servindo como secretário e ajudante de ordens do Almirante Tamandaré. Um dos missivistas era o Capitão-Tenente Joaquim José Pinto, comandante da Corveta *Jequitinhonha*, que assim se expressava em sua carta:

Mandou-se o *Ipiranga* a um saladeiro acima de Goya buscar carne-seca, e voltou ontem sem trazer meia libra, porque os paraguaios determinaram ao administrador que nem carvão, nem carne deviam vender aos brasileiros (...)

Pelo que vejo, breve teremos de morrer de fome por falta de providência dos fornecedores, pois a respeito do carvão não

falo que por cá é ouro – e não se encontra.

Recomendo-lhe, meu amigo, para nossa continuação aqui, mantimentos bons e carvão, do contrário, teremos de correr envergonhados para baixo.

Há navios que não têm bolacha, outros carne-seca ou salgada, porque fresca nem por sombra (...)

De maneira que aqui nos vemos entre a fome e a guerra.

O segundo missivista era o Capitão de Mar e Guerra Segundino Gomensoro, o qual também expunha a difícil situação:

Estamos nós bloqueados completamente, porque recurso algum aparece e notícias, só de tarde em tarde. Em todos os navios já os oficiais estão, há dias, reduzidos ao rancho paiol. Eu mesmo, que como sabe, sou previdente, já me vou reduzindo aos últimos recursos; verdade é que o anzol me tem valido e a mais alguém. (...) Nossas guarnições (...) privadas de bolachas. Isto tem produzido moléstias graves.

Salta-nos aos olhos a afirmação do segundo oficial de maior antiguidade da Força Naval brasileira no Rio Paraná, o Comandante Gomensoro, ao afirmar que, ironicamente, aqueles que deveriam impor o bloqueio naval estariam “bloqueados completamente” pelos paraguaios, os quais haviam conseguido impedir o fornecimento de alimentos e carvão aos navios brasileiros. Gomensoro afirma ainda em sua correspondência a sorte aliada de os paraguaios não saberem completamente da situação brasileira naquele momento pois “Que glórias para os paraguaios se soubessem nossas misérias!”.

Para encerrar, gostaria de fazer minhas considerações finais. Sem sombra de dúvida houve uma grande batalha em Riachuelo, no dia 11 de junho de 1865, mas,

muito além da Esquadra e Infantaria paraguaias às margens do Rio Paraná, das baterias de artilharia dispostas nas barrancas de Santa Catalina, a Força Naval brasileira teve que enfrentar um inimigo muito feroz, que foram as dificuldades logísticas de abastecimento, a fome, o desafio de manter os navios em operação.

A vitória em Riachuelo não significou o fim das penúrias brasileiras, pois os marinheiros brasileiros precisaram ainda aguardar mais alguns dias até receberem suprimentos, carvão e alimentos dos fornecedores advindos de Buenos Aires.

Mas, sem dúvida, a vitória significou o início de um bloqueio naval mais efetivo e o avanço aliado. A retirada das tropas paraguaias de Corrientes auxiliou em muito a ação logística para a sequência do conflito. Para finalizar trago uma frase do historiador John Keegan, o qual afirma que “a logística interfere na guerra, mesmo na do general mais cuidadoso e talentoso”. Isto é, uma guerra não é feita apenas de batalhas, mas se constitui de todo um conjunto logístico que possibilita o combate acontecer e isso foi um aspecto determinante em uma guerra que demandou um grande esforço logístico por parte de todas as forças envolvidas durante todo o curso da guerra.

Agradeço a atenção. Muito obrigado!

