

Últimas operaciones fluviales: Fin de la antigua Marina Paraguaya*

Últimas operações fluviais: O fim da antiga Marinha Paraguuaia

Jaime Enrique Grau Paolini

Capitán de Navío (R). Perito y Constructor Naval, egresó de la Escuela Militar en diciembre de 1950, fue profesor de Electricidad en el Curso de Oficiales, Colegio Militar, Escuela de Sub Oficiales y con numerosas conferencias navales en la Facultad de Filosofía de la Universidad Nacional. A lo largo de su prolífica vida académica, ha escrito 28 obras sobre la Marina Paraguaya, un Diccionario Náutico y sobre la Guerra de la Triple Alianza publicados en varios países. Es miembro de número de la Academia Paraguaya de la Historia y de otras academias afines a nivel internacional.

Eduardo Hirohito Nakayama Rojas

Abogado por la Universidad Nacional de Asunción, diplomado del CLE/IAEE (ex Colegio de Guerra), posgraduado en Dirección Estratégica por la Universidad de Belgrano (Buenos Aires, Argentina) y máster en Historia por la Universidade de Passo Fundo (RS, Brasil). Escribió diversas obras sobre la historia del Paraguay y la cuenca del Plata, es miembro correspondiente de la Academia Paraguaya de la Historia, del Instituto Argentino de Historia Militar, del Instituto de Geografía e História Militar do Brasil y de otras academias afines a nivel internacional.

RESUMEN

Después de la batalla naval del Riachuelo (11/06/1865) y durante todo el transcurso de la Guerra de la Triple Alianza (1864-1870), la Armada Paraguaya no llegaría a librar otro duelo de esas proporciones con la Escuadra Imperial, sin embargo, fue crucial en las operaciones defensivas buscando evitar el desembarco aliado en la zona de confluencia de los ríos Paraná y Paraguay, en toda la logística de la Campaña de Humaitá (1866-1868) y por último, hacia la finalización del conflicto durante el año 1869, cuyas últimas operaciones sobre el Paraguay, el Manduvirá y el Yhagüy se analizan en el presente trabajo hasta su definitiva autodestrucción cerca de Caraguatay (actual Vapor Cué).

PALABRAS-CLAVE: Armada Paraguaya; Guerra de la Triple Alianza; Campaña de las Cordilleras

RESUMO

Após a Batalha Naval do Riachuelo (11/06/1865) e durante todo o decurso da Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), a Marinha do Paraguai não conseguiria travar outro duelo dessas proporções com a Esquadra Imperial, no entanto, ela foi crucial nas operações defensivas que procuravam evitar o desembarque dos Aliados na confluência dos rios Paraná e Paraguai, em toda a logística da Campanha de Humaitá (1866-1868) e, finalmente, no final do conflito durante ano de 1869, cujas últimas operações nos rios Paraguai, Manduvirá e Yhagüy são analisadas neste trabalho até sua autodestruição final perto de Caraguatay (atual Vapor Cué).

PALAVRAS-CHAVE: Marinha do Paraguai; Guerra da Aliança Tripla; Campanha das Cordilheiras

“Enuncia tu verdad de una manera serena y clara, escucha a los demás, también ellos tienen su propia historia” **Max Ehrmann (1872-1945)**

*Artigo recebido em 09 de abril de 2020 e aprovado para publicação em 06 de maio de 2020.

Navigador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 31, p. 37-51 – 2020.

PRESENTACIÓN

El segundo semestre del año 2019 ha sido especial no sólo para los interesados en la Guerra contra la Triple Alianza (1864-1870) en el marco de las conmemoraciones por el sesquicentenario del conflicto, sino muy particularmente en lo relacionado a la Marina de Guerra y la arqueología subacuática. La pronunciada bajante del río Paraguay y sus afluentes a fines de octubre y principios de noviembre de 2019 dejó ver primeramente los restos del buque *Paraguarí* y a inicios de diciembre, desde la Cordillera se informaba del hallazgo de una chata de 12 Tn. sin poder identificarla enterrada en la vera del río Yhagüy.

El *Paraguarí* fue el buque más lujoso de la marina paraguaya; adquirido en 1862 en Inglaterra, tenía casco de hierro y contaba con 28 camarotes cerrados, reuniendo todo el confort de los paquetes europeos y con capacidad hasta 150 pasajeros. Iniciada la guerra, fue armado con 4 cañones de diversos calibres, uniéndose a las fuerzas que atacaron el Mato Grosso, estando presente en las tomas de Coimbra, puertos de Albuquerque y Corumbá; durante la batalla del Riachuelo (11 de junio 1865) fue embestido por el *Parnahiba* y fue varado en un banco de arena y muy dañado, no pudo ser tomado por la Armada Imperial, que luego de la batalla retrocedió de la embocadura del Riachuelo, permitiendo que luego de 5 meses fuese puesto nuevamente reflotado por los paraguayos, llevado a Humaitá y de ahí a Asunción remolcado por el buque *25 de Mayo*.

Casi al final de la guerra, ante la inminente ocupación de la capital paraguaya, la flota entera sobreviviente de la Armada Paraguaya se retiró a la boca del río Manduvirá con el fin de escapar, pero como los monitores brasileños los seguían, se obligó a hundir el *Paraguarí* transversalmente en uno de los pasos más angostos del Manduvirá con la finalidad de impedir el avance de las naves brasileñas de

mayor porte, objetivo que fue conseguido en ese momento aunque tiempo después, una crecida del río allanaría el paso.

Muchos años después, un español de apellido Montanía y otro extranjero de apellido Pittapol consiguieron reflotar el casco de las adyacencias del Manduvirá para traerlo a Asunción, pero por una mala maniobra en el Paso de Remanso Castillo en el río Paraguay, quedó definitivamente encallado en la vera izquierda del lugar, donde podía contemplarse en las épocas de bajante del río.

El *Paraguarí*, en su última ubicación cerca de Remanso Castillo, ya había sido visualizado en bajantes anteriores del río Paraguay, pero en 2019 fue la primera vez en que intentó rescatarse del lecho, pero sin seguir ningún tipo de protocolo para el efecto, acto atentatorio contra el patrimonio cultural nacional¹ perpetrado por distintas instituciones del Estado y cuya ejecución fue presenciada por el mismo presidente de la República Mario Abdo Benítez, el ministro de Obras Públicas Arnoldo Wiens con el acompañamiento de la Secretaría de Cultura, el Ministerio de Defensa y la Armada Paraguaya².

No fueron suficientes las advertencias realizadas por diversos historiadores y actores culturales: la operación se llevó adelante sin que las instituciones involucradas siguieran las indicaciones de profesionales expertos ni realizaran las más mínimas reflexiones sobre la improcedencia del atentado. Antes de haber transcurrido un mes de estos sucesos, el 3 de diciembre de 2019 se realizó el hallazgo del pecio de otra embarcación mercante paraguaya en la vera del río Yhagüy en la compañía Caagüy Cupé³.

A raíz de este nuevo descubrimiento, los autores del presente artículo se trasladaron hasta la zona en compañía de dos lugareños, los señores Alberto Delvalle y Valentín Duarte, quienes los condujeron

al lugar para reunirse con el señor Hugo Fleitas, gobernador del departamento de la Cordillera, quien se hallaba acompañado de varias autoridades locales residentes de la zona y componentes del sector cultural. En el sitio pudimos constatar que los trabajos realizados hasta el momento se habían hecho utilizando maquinaria pesada, por lo que sugerimos detener los mismos en ese punto para una mejor evaluación⁴.

Debido a las críticas recibidas en torno al irregular rescate del *Paraguari*, es probable que las autoridades involucradas hayan preferido no exponerse de nuevo y desde la gobernación de la Cordillera informaron que recibieron instrucciones de enterrar nuevamente la embarcación, en la inteligencia de dejarla en condiciones similares anteriores al hallazgo⁵.

Como consecuencia de estas dos situaciones ocurridas en tan corto período de tiempo, buscando evitar eventuales confusiones históricas, cronológicas y técnicas, hemos decidido escribir este breve artículo que recrea, según distintas fuentes, lo que fueron las últimas operaciones fluviales de la Vieja Armada Paraguaya, desde enero de 1869 cuando se produce la ocupación y saqueo de la ciudad de Asunción por las fuerzas de la Triple Alianza cuando ya no se hallaban allí las embarcaciones paraguayas que habían zarpado al norte, hasta la incineración por sus tripulantes los últimos vapores paraguayos en la capilla de Caragatay (actual Parque Nacional Vapor Cué) el 18 de agosto de 1869, días después que el ejército y la población paraguaya vivieran los negros episodios de Piribebuy y en el campo más conocido hoy como Acosta Ñu.

Luego de la desastrosa Batalla de los Siete Días en Lomas Valentinas, en diciembre de 1868, el ejército paraguayo se había deshecho, siendo precariamente reorganizado en Cerro León en los meses siguientes para luego marchar por el paso de Azcurra a establecerse en Peribebuy,

que fue atacada el 12 de agosto de 1869, mientras en persecución a las tropas de López en su retirada al norte, su retaguardia compuesta por veteranos e integrada por niños, presentó batalla en el Campo Grande (hoy Acosta Ñu) cuatro días después, el 16.

Ya desde el día 29 de noviembre de 1868, el Paraguay no disponía de una flotilla que pudiera en lo más mínimo mantener la navegación en sus aguas territoriales dando cumplimiento a la orden emanada del Comandante en Jefe, mariscal Francisco Solano López. Conservaba sin embargo unos pocos buques sobrevivientes, ya que desde la batalla de Riachuelo y los famosos duelos que lanchones artillados paraguayos tuvieron con la escuadra imperial frente a Itapirú, en los Arsenales y Varaderos la Marina de Guerra paraguaya se dedicó principalmente a la construcción y mantenimiento de embarcaciones, terminación de la artillería fabricada en bruto en Minas Cué, comenta Juan Crisóstomo Centurión que:

Estos buques, fueron desarmados antes de marchar de Asunción, siendo el capitán Romualdo Núñez el encargado de la operación y quien organizó un batallón con sus tripulantes montando en cureñas portátiles los cañones desembarcados. Dicho batallón, junto con el de Maestranza y el que mandaba el mayor Franco, constituían la guarnición de la capital en aquella época, de modo que sólo quedaron 30 hombres al mando del teniente Viera para conducir aguas arriba a los demás buques y cuidarlos hasta nueva determinación (CENTURIÓN, 2013, p. 20).

En la Asunción ocupada llegó la información de que los buques que disponía el Paraguay se habrían refugiado en el río Manduvirá, por lo que el comandante de la

Escuadra Imperial, vizconde de Inhaúma, dispuso que varios de sus embarcaciones salieran en persecución de las unidades de la flotilla paraguaya con la misión de capturarlas.

La capital paraguaya y su inmediata sucesora, Luque, habían sido sometidas a brutales saqueos por parte de los invasores, sobre todo la primera, donde existían objetos y mercaderías de considerable valor, no respetándose siquiera las sedes diplomáticas, lo que motivó una formal protesta por parte del cónsul francés en Asunción, Louis-Paul Cavellier de Cuverville⁶, quien se dirigió al marqués de Caxías denunciando que su propio consulado fue, en distintas ocasiones, saqueando; sus muebles tirados y rotos, sus libros despedazados y diseminados por todas partes así como el archivo del consulado general del Brasil en el Paraguay, que lo guardaba con mayor cuidado que el suyo (DECOUD, 1925, pp. 27-28).

La soldadesca, que había recibido mínimas provisiones de alimentos desde el sur, respondió dando rienda suelta a sus peores inclinaciones con la aprobación de los oficiales. No sólo entraron a legaciones extranjeras, sino que lo hicieron en iglesias, hogares privados y almacenes en busca de algo para comer o vender; un testigo alemán reportó que los soldados del imperio pillaron “completamente la ciudad, sin dejar ni un pan de pasto, ni un cerrojo intacto, aunque la guerra era supuestamente contra el tirano López y no contra el pueblo del Paraguay” (WHIGHAM, 2012, pp. 304-305).

A tal punto llegó el entusiasmo por el saqueo que en pocos días desapareció por completo el movimiento fluvial en el puerto de Asunción compuesto por innumerables buques que hasta ese momento seguían a la escuadra imperial abasteciéndola de forrajes por cuenta de la proveeduría y los vivanderos; el acarreo de los frutos del saqueo se realizó de manera continua de día y de noche, pues la oscuridad era vencida

con el incendio de casas aledañas al puerto de fácil combustión, que macabramente sustituían la falta de alumbrado público de la ciudad (DECOUD, 1925, p. 19).

PRIMERA EXPEDICIÓN DE LA MARINA IMPERIAL BRASILEIRA

El 5 de enero de 1869 a la 05:00 hs. zarpó de Asunción una fuerza naval al comando del barón del Pasaje⁷, compuesto del buque acorazado *Bahía*, de los monitores *Pará*, *Alagoas*, *Ceará*, *Piauí* y *Santa Catarina*, y de las cañoneras *Ivaí* y *Mearim*; esa misma tarde, la flota fondeó en la desembocadura del río Manduvirá procediendo al reconocimiento del lugar y del río, al no tener personal práctico que pudiese dirigirlos. Según el barón del Pasaje, “habiendo verificado” no ser prudente navegar por el río con el *Bahía*, se determinó que el monitor *Santa Catarina* fuese el que se internara en el río Manduvirá en persecución de los barcos paraguayos, advirtiendo la poca profundidad del río en casi todo el curso recorrido y lo estrecho del canal con sinuosidades pronunciadas que solo permitía el acceso a los monitores (FRAGOSO, 2012, p. 137).

El barón del Pasaje prosiguió la expedición el día 6 de enero de 1869; el *Santa Catarina* “navegó con mucha dificultad por más de 20 leguas hasta oscurecer”⁸ embistiendo árboles y las barrancas hasta que a las 16:00 hs. avistó a gran distancia los vapores paraguayos: que eran ocho, con un pontón⁹, un vapor viejo¹⁰ y el patacho *Rosario*¹¹ siendo perseguidos para cazarlos, pero que “huyeron a toda fuerza, abandonando chalanas y chatas, que metían a pique, como los tres navíos que llevaban a remolque [...]” hasta que a las 19:00 hs. se detuvo la persecución (FRAGOSO, 2012, p. 137).

En la mañana siguiente (7 de enero) el barón del Pasaje penetró el referido brazo (del Yhaguy); el historiador Augusto Tasso Fragoso escribe que los paraguayos “siempre en fuga” crearon nuevos obstáculos a la navegación, que luego de tres horas de

avance o recorridas más de cuatro leguas, se encontraron con un vapor paraguayo hundido normalmente a la corriente para represar el río y les hizo imposible continuar la persecución.

No sabemos a qué vapor o embarcación pueda referirse en este relato, ya que no contamos con las coordenadas o referencias que nos ayuden a identificar el lugar exacto, siendo probable que también se confundan los tiempos y al mismo río Manduvirá con su tributario el río Yhaguy, como su continuación. Según nuestros registros, cinco embarcaciones fueron hundidas en el Manduvirá: el *Paraguari*, el *Paraguay*, el *Tebicuary*; una chata en el Km. 25 (Puerto Bello), el vapor *Yberá* en Tobatí Tuyá, el *Mbototey* en el Km. 35 y otra chata en el Km. 44¹².

Debido a la estrechez del canal que no le permitía maniobrar, el barón del Pasaje se retiró en reversa y en su camino de regreso intentó remolcar el *Mbototey*¹³ pero viendo que el mismo se encontraba inservible, renunció a la empresa y recién para a las 17:00 hs. del día 8 de enero alcanzó la desembocadura del Manduvirá para regresar a la mañana siguiente y juntarse al resto de la escuadra en Asunción (FRAGOSO, 2012, pp. 137-138).

Por su parte, el veterano paraguayo coronel Juan Crisóstomo Centurión refiere en sus Memorias que una división de la escuadra imperial compuesta del acorazado *Bahía* y los monitores *Alagoas*, *Ceará*, *Pará*, *Piahy* y *Santa Catharina*, los cañoneros *Ybahy* y *Mearim* al mando del Barón del Pasaje, partió de la Asunción aguas arriba en el mes de enero, con el propósito de perseguir y apoderarse del resto de la escuadra paraguaya, consistente en unos seis vapores [y] cuando estuvieron a la vista apresuraron su marcha para dar caza a los buques paraguayos, que se internaron en el Manduvirá y para librarse de su persecución, echaron a pique al *Paraguari* en una de las partes más estrechas de la desembocadura del Yhaguy¹⁴; debido a esta operación, los

monitores brasileños se vieron obligados a retroceder y los buques paraguayos continuaron navegando tranquilamente hasta llegar por el Yhaguy frente a capilla de Caraguatay (CENTURIÓN, 2013, pp. 19-20).

Aunque es posible que los buques visibles en ese momento hayan sido seis como coinciden por pasajes los trabajos de Centurión y Tasso Fragoso, en enero de 1869, además de un número indeterminado de chatas, la vieja escuadra paraguaya estaba integrada por once vapores: el *Paraguari*, el *Tebicuary* y el *Paraguay* (ex *Jacobina*), hundidos desde la boca del Manduvirá hasta Tobatí Tuyá; el *Yberá* hundido en el puerto de Tobatí Tuyá; el *Mbototey* hundido en el Km. 35; y finalmente el *Ypóra*, el *Salto del Guayrá*, el *Río Apa*, el *Pirabebé*, el *Paraná* y el *Anhambaí*, estos seis últimos, expuestos en el Parque Nacional de Vapor Cué.

A los efectos de marcar los acontecimientos relacionados a estas expediciones de manera sucinta y cronológica, podemos decir que los hechos anteriormente relatados de enero de 1869 corresponden al primer intento fallido de la Marina Imperial brasileira por capturar al resto de la flotilla paraguaya, aclarando que el lugar donde anclaron los buques brasileños es la desembocadura del río Yhaguy al río Manduvirá, del cual es su afluente y tributario.

SEGUNDA EXPEDICIÓN DE LA MARINA IMPERIAL BRASILEIRA

El segundo intento de la escuadra imperial por capturar la flotilla paraguaya data de abril de 1869, cuando el marqués de Caxías ya se había retirado a Río de Janeiro, habiendo asumido el comando de las fuerzas aliadas el Conde D'Eu, quien en acuerdo con el nuevo comandante de la escuadra, capitán Elizario Antonio dos Santos, impartió las instrucciones necesarias al Comandante de la 1ª división, Capitán de Mar y Guerra Vitorio José Barbosa de

Lomba, que estaba bloqueando con el buque acorazado *Colombo* y la corveta *Belmonte*, los afluentes del Manduvirá que finalmente desemboca en el río Paraguay.

En horas de la madrugada del 18 de abril partió de Asunción una escuadrilla brasileña, nuevamente con la misión de destruir los últimos navíos paraguayos que se habían refugiado en el río Yhaguy, afluente del Manduvirá; la escuadrilla encargada de la misión estuvo compuesta por los monitores *Santa Catarina* al mando del teniente 1º Severiano Nunes, navío jefe; *Piauhý* al mando el teniente 1º Balthasar da Silveira y el *Ceará* al mando del teniente 1º Antonio Machado Dutra; las lanchas con máquinas a vapor *Joao de Botas* bajo la dirección del teniente 1º Gregorio Ferreira de Paiva, *Jansen Muller* bajo la dirección del teniente 2º Alfonso Rodríguez de Vasconcellos y la *Couto* (sin mención de responsable a cargo) (COSTA, 1871, pp. 238-239).

Los buques acorazados quedaron en la boca del río Manduvirá frente a la capilla de Olivares¹⁵. Según refiere Pereira da Costa en su importante obra, los prácticos de los ríos Paraná y Paraguay declararon no conocer estos ríos interiores y por tanto, la escuadrilla tuvo que internarse sabiendo que debía realizar además la tarea de exploración; ingresó al Manduvirá pasando por lo que llamaron la gran laguna de Aguaracaty (de envergadura sólo en épocas de creciente) “entrando en el arroyo Hondo y de ahí en el Mbutuy” llegando luego de seis días y muchas dificultades cerca de la capilla de Caraguatay (COSTA, 1871, pp. 238-239).

El mariscal López, a su vez, apenas tuvo conocimiento en Azcurra del envío de una escuadrilla brasileña en procura de las naves paraguayas refugiadas en el arroyo Yhaguy, despachó al capitán de navío Romualdo Núñez con la misión de apoderarse de los barcos brasileños, aprovechando la circunstancia de que el río Manduvirá estaba bajando. Núñez incorporó a su expedición al

Regimiento de Caballería *Acá Morotí* que a las órdenes del mayor Montiel exploraba la costa del Yhaguy, con el fin de obstruir el Paso Garayo o cualquier otro bastante estrecho, buscando encerrar a los buques brasileños e impedir que pudiesen regresar (CENTURIÓN, 2013, p. 20).

Los partes del comandante Lomba consignados en el *Diário do Exército* registran en fecha 26 de abril que la expedición tuvo en los primeros días el siguiente desarrollo: “Quedando en las bocas de aquel río (Manduvirá) bloqueadas por la corbeta *Belmonte* y el buque acorazado *Colombo*¹⁶ penetró la escuadrilla, bajo el comando del capitán de fragata Jerónimo Gonçalves en el Manduvirá, dejó el confluente Manduvirá-Jhú¹⁷ y entró en el lagui [Yhaguy] a 60 o 70 leguas¹⁸ de la desembocadura [del río Manduvirá?], cerca del puerto de la Villa [capilla] de Caraguatay,¹⁹ en que comenzaba a haber falta de agua para el calado de los navíos” (CAMPANHA DO PARAGUAY, 1870, p. 24).

Sigue relatando el *Diario* que durante el viaje -del 19 al 25- observaron siempre gran movimiento de ganado hacia la margen izquierda del río en dirección a la zona de las barrancas, afirmando que toda la marcha de los vapores fue acompañada de cerca por la caballería paraguaya. En cuanto a los navíos paraguayos, en cuya demanda se internó la expedición, afirma que unos se hallaban hundidos y otros metidos en las vueltas sinuosas a que no podían llegar los buques brasileños por la dificultad de la navegación no conocida; además, en los navíos comenzaba a manifestarse grandes faltas tales como aceite, carbón, grasa y mantenimientos, de modo que el comandante se vio en la necesidad de despachar dos de sus lanchas a vapor a pedir recursos llegado ellas (las lanchas) a la boca del Manduvirá el día 25.

Ni las Memorias de Resquín ni las de Centurión (quien en este punto copia las anotaciones de aquel) ahondan en muchos

detalles del suceso y según confirma Cardozo en su magistral obra *Hace 100 Años*, el número del periódico paraguayo *Estrella* donde presumiblemente habría aparecido la crónica oficial, no se conserva en los archivos paraguayos ni en otros repositorios en el Río de la Plata, razón por la cual hemos analizado principalmente fuentes brasileñas, que coinciden en señalar que la escuadrilla brasileña que remontó el Manduvirá en este segundo intento por destruir la flotilla paraguaya, avanzando lentamente aguas arriba con el sistema de sirga hasta unas leguas antes de la capilla de Caraguatay²⁰ donde el nivel del cauce en descenso las obligó a retroceder.²¹

Independientemente de la velocidad del descenso en el nivel de las aguas, es probable que hasta ese momento, la expedición brasileña mantuviese la idea de cumplir su misión, aunque indudablemente, la disminución del nivel del río favorecía los planes paraguayos complicando las chances de que las naves brasileñas regresaran al fondeadero en la boca del Manduvirá o al menos, que lo hicieran sin graves daños. El 25 de abril, el capitán Jerónimo Francisco Gonçalves, comandante de la expedición, decidió retroceder aguas abajo hasta un Paso que atravesó en la mañana de este día y por donde cruzaba gente y ganado de una margen a otra (FRAGOSO, 2012, p. 171).

Confiado en que una lluvia podría propiciar el ascenso de las aguas en los próximos días, antes de continuar su cometido, Gonçalves había enviado las lanchas para solicitar los elementos que necesitaba y llevar las informaciones recogidas a Lomba, comandante de la División de buques acorazados que bloqueaban la desembocadura del río Manduvirá. El historiador Bormann relata que antes de retroceder, Gonçalves también quiso incendiar tres navíos paraguayos que se encontraban a seco en la playa, pero que el agua ni siquiera era suficiente para llegar a ellas con las lanchas (BORMANN, 1897, p. 15).

Integrantes de la expedición de Gonçalves afirmaron haber escuchado en la noche del 26 de abril golpes de machetes, caída estrepitosa de árboles y otros indicios claros de que los paraguayos tenían por objetivo impedir el regreso de la flotilla imperial, por lo que considerando una imprudencia permanecer más tiempo en el lugar por más tiempo, el comandante decidió regresar al día siguiente 27, haciéndolo de la única manera en que podría, de reversa navegando de popa, debido a la estrechez del río que le impedía maniobrar.

En efecto, internados los buques brasileños en el Yhaguy con una bajante en el nivel del río, en cumplimiento de su comisión y en concordancia con el relato de los marinos brasileños, la noche del 26 el capitán Núñez había mandado echar carretas encadenadas y gran cantidad de piedras en el Paso Garayo²² arrancadas de un cerrito cercano al mismo punto, así como gruesos trozos de ramas de madera fresca cortados en los bosques vecinos; pero “una fuerte y continuada lluvia que cayó hizo crecer el río extraordinariamente”²³ permitiendo a los monitores descender sin dificultad, burlándose de los obstáculos que con tanto trabajo el capitán Núñez había mandado colocar (CENTURIÓN, 2013, p. 21).

Aún así, al poco de iniciar su retroceso, la escuadrilla brasileña²⁴ pasó el 27 de abril de 1869 uno de sus peores momentos al ver comprobadas sus sospechas: a las 11:00 de la mañana encontraron el río atravesado con vigas y muchos árboles, todos bien enlazados con lianas y malezas para trabar las hélices. Al *Ceará*, que iba al frente le cupo el trabajo de limpiar el río apartando los obstáculos, lo que pudo realizarse porque logró interrumpir los trabajos (de los paraguayos) fondeando a salvo, todavía antes de atravesar el Paso Garayo, a las 19:00 (COSTA, 1871, p. 240).

El 28 de abril de 1869 la situación se tornó todavía más dramática: la flotilla imperial

parecía irremediablemente bloqueada por el Paso Garayo, tanto por los obstáculos lanzados en el curso del río Yhaguy²⁵ como por las trincheras que los paraguayos habían cavado en ambos márgenes del río donde por su escasa profundidad, resultó más fácil obstruir el río²⁶ con las carretas cargadas de piedras, grandes vigas, árboles enteros lanzados al agua, todo formando una maraña impenetrable (CARDOZO, 1980, p 352).

No queriendo forzar la marcha durante la noche, decidieron realizar el pasaje el día 29 a prima hora: en espera de los refuerzos solicitados al Capitán Lomba, la escuadrilla de monitores y las lanchas a vapor se había detenido aguas arriba del Paso Garayo, al transponerlo, sufrieron vivas descargas de fusilería paraguaya, cuyos tiradores se hallaban ocultos tras las trincheras levantadas en las dos márgenes del río en las florestas, los cuales también intentaron abordar con una canoa y una chalana;²⁷ en el conflicto fueron heridos un maquinista y algunos marinos, pero prosiguieron su viaje y a las dos de la tarde se reunían con la flotilla, dándole la noticia de las hostilidades que les aguardaban, siendo que lo que más les pesaba era la posible pérdida de las embarcaciones (CARDOZO, 1980, p 352).

Indudablemente la copiosa lluvia²⁸ que cayó toda la noche del 27 y el 28 salvó a la flotilla brasilera que ya se encontraba atrapada entre la selva y los obstáculos que las fuerzas paraguayas habían amontonado en el Paso Garayo. El informe oficial brasileño, inserto en las Memorias del Ministerio de Marina del Imperio afirma que “la marcha del día siguiente 29, fue a todo vapor” no habiendo otra opción más que afrontarlo: a las 7:00 de la mañana los marinos imperiales, resueltos a la retirada, teniendo en frente a los paraguayos. El Paso se hallaba fortificado con una batería a barbata, dos piezas de campaña, una gran trinchera para fusilería guarnecida por 1.000 a 1.100 hombres, siendo 900 en la margen

izquierda y cerca de 200 en la otra. Antes, a poca distancia, habían dos torpedos que no hicieron explosión, a pesar de los esfuerzos empleados para conseguirlo cuando la lancha *Jansen Muller* embistió el pasaje (CARDOZO, 1980, p. 355).

Aguas abajo de esta batería, el río igualmente se hallaba obstruido con amarras, cabos, árboles, vigas y carretas atravesadas, cargadas con piedras. Aquella lancha después de reconocer estos obstáculos dio la señal al *Ceará* para que le siguiera en las aguas, para descender a toda fuerza, subiendo después para transmitir a los otros navíos igual información; este monitor se trabó en las cadenas y se vio completamente contenido por las lianas que se enroscaban en las hélices y obstruían su movimiento intentando cortarlas, lo que consiguió con mucha dificultad soportando el vivo fuego de fusilería paraguaya, los otros monitores le acompañaron forzando baterías, trincheras, estacadas y torpedos.

El capitán Núñez sabía que el éxito de su misión se había visto comprometido con las copiosas lluvias que elevaron el nivel del Yhaguy, y salvo que la suerte lo acompañara haciendo detonar alguna mina flotante, no cifraba muchas esperanzas en los efectos de la artillería o la fusilería, que no podían causar daños severos a los monitores o impedir su paso²⁹. El comandante paraguayo no se resignó a volver con las manos vacías y ordenó el abordaje de monitores y lanchas, realizado por 200 hombres armados con cuchillos lanzando feroces gritos de guerra, pero las balas de fusilería de los monitores les llueven en torrentes (BORMANN, 1897, p. 17).

Luego de efectuado el pasaje, Gonçalves retornó y volvió aguas arriba atravesando nuevamente el Paso Garayo ya aparejado para el combate, avanzando por la brecha que había abierto el *Ceará* para colocarse delante de la principal trinchera apostada en la costa, donde abre fuego; los paraguayos responden con sus dos cañones y rociando

la cubierta con sus balas de fusil hasta que, luego del abordaje fallido, las esperanzas de los paraguayos de tomar los monitores se desvanecieran por completo.

Un cuadro dantesco de cuerpos despedazados teñían de sangre las aguas del Yhaguy sin detener a los asaltantes, pero cada camada que se acercaba a los monitores era nuevamente eliminada por el fuego de la metralla, hasta que los paraguayos comprendieron que el esfuerzo era en vano, retirándose los que se mantenían con vida en el agua y dejando más de 100 cadáveres en los alrededores (BORMANN, 1897, p. 18); Bormann menciona como muerto a Núñez³⁰, en un claro error confundiéndolo con Aniceto López, quien sí resultó fallecido.

Una relación escueta escrita por el cónsul francés Cuverville hace referencia de que hubo “una nueva tentativa de abordaje” de los buques acorazados brasileños; el diplomático comenta que la operación fue llevada a cabo por 500 paraguayos que abordaron las naves a nado; Juan E. O’Leary en su obra *La Guerra de la Triple Alianza* inserta en el Álbum Grafico del Paraguay dice que: “cuando los paraguayos vieron frustrados sus sacrificios [refiriéndose a las tentativas para obstruir el paso de los buques acorazados] intentaron un loco abordaje, lanzándose a nado sobre los buques imperiales, pereciendo casi todos, fulminados por la metralla, antes de llegar a ellos”³¹.

Este hecho fue considerado un gran triunfo según el relato brasileño por “burlar los esfuerzos del enemigo” pero el comandante de la expedición, aprovechando el entusiasmo y ardor de sus compañeros de armas, mandó a la flotilla subir otra vez el río para combatir e intentando un desembarco con 80 plazas, logró cercar un grupo de paraguayos que cayeron prisioneros³² entre ellos dos oficiales “uno de los cuales era ayudante del ex dictador (sic)” (CARDOZO, 1980, pp. 355-356).

Más allá del escape de la escuadrilla imperial y de las bajas paraguayas, lo cierto

es que ni los paraguayos lograron su objetivo de capturar los monitores, ni los brasileños lograron el suyo de destruir la flotilla paraguaya, quedando desechada la idea de llegar hasta el Paso de Itacurubí, que fue utilizado por el Mariscal López en su desplazamiento hasta Cerro Corá y desde donde los brasileños tendrían abierta las puertas para llegar a la capilla de Caraguatay donde se encontraban fondeados los buques paraguayos.

TERCERA EXPEDICIÓN DE LA MARINA IMPERIAL BRASILEIRA

Desde hacía más de medio año, la capital paraguaya se había trasladado desde Luque a Peribebuy en la Cordillera, ciudad que fue escenario de la cruenta batalla del mismo nombre, desarrollada el 12 de agosto de 1869 y luego de la cual el 13 por vía de Caacupé el mariscal López se retiró a Caraguatay, donde pernoctó el 15 de agosto, a la mañana siguiente 16 oyó misa en la capilla antes de continuar su retirada, desconociendo, al menos en ese momento, de la sangrienta batalla que se desarrollaría a pocos kilómetros (BORMANN, 1897, p. 74).

Cuando al mariscal le llegó la información por parte del enviado del general Caballero, de que era perseguido en retirada por el campo de Barrero Grande “con su habitual calma, recibió esta noticia y enseguida despachó al oficial mandando decir al general Caballero que hiciera toda la resistencia posible” para luego llamar al jefe político del departamento, teniente José del Rosario Miranda, recién ascendido a capitán, a quien le dijo: “quédese usted aquí porque ya no conviene llevar tras del ejército a mujeres, niños y heridos; no le dejo a usted de carnada, sino para prestar un importante servicio a la Patria en el sentido de evitar que el ejército invasor haga mayores cosas [daños]” (CENTURIÓN, 2013, pp. 79-80).

También dio orden el mariscal al cura párroco, José Núñez, para que notificara a las numerosas familias que iban acompañando

al ejército que volvieran a sus hogares y que el jefe Miranda quedaba encargado de darles protección necesaria contra los posibles avances de los aliados, disposición que fue parcialmente acatada, ya que algunas familias prefirieron acompañar la suerte del ejército. Luego de impartir las órdenes faltantes, el mariscal López abandonó Caraguatay con el Primer Cuerpo de Ejército por el pasaje de Paso de Patria sobre la carretera a San Estanislao, quedando en el punto de salida un Escuadrón de Caballería al mando del Ministro de Guerra don Luis Caminos (CENTURIÓN, 2013, pp. 80-81).

Cuando el jefe de la escuadra Eliziário Antônio dos Santos constató que los paraguayos se retiraban hacia las cabeceras del Manduvirá, decidió mandar algunos elementos navales para internarse por este río con la esperanza de cerrarles el paso; el 17 de agosto la cañonera *Iguatemi* y las lanchas *Inhaúma*, *Juqyerí* y *Tebicuarí* entran en el Manduvirá hasta un poco arriba del paso Horqueta³³, donde queda el *Iguatemi*, en vista de la configuración del terreno que permite que se observen los campos de ambas márgenes del río (FRAGOSO, 2012, p. 299).

Las lanchas con máquinas a vapor continúan, dirigidas por el capitán de fragata João Antônio Alves Nogueira y por el capitán teniente Eduardo Wandenkolk alcanzando el lugar en que fuera a pique el vapor *Paraguarí* a 14 leguas³⁴ de la desembocadura del Manduvirá.³⁵ Al caer la noche regresaron por cautela hasta donde se encontraba la cañonera *Iguatemi* y al día siguiente 18 de agosto, volvieron a remontar el río llegando a un punto donde este se bifurca [la boca del Yhaguy] (FRAGOSO, 2012, p. 300).

Siguiendo el cauce del Yhaguy tomaron rumbo hacia la capilla de Caraguatay hasta llegar al Paso Garayo, que lo encuentran obstruido por un muro de piedra de tres metros de ancho y cuya altura sobrepasaba en un metro sobre el nivel del agua. Solo habían dejado un canal estrecho en una

de las márgenes, navegable por canoas; la tripulación de las lanchas abrió un pasaje mayor, auxiliado por la guarnición del *Lindoia*, desde cuyos mástiles se percibía gente que se encaminaba hacia el Norte, se llegó hasta el Paso González³⁶; los vapores paraguayos no estaban lejos, pero nuevamente la insuficiencia de agua impidió que las embarcaciones avancen más (FRAGOSO, 2012, p. 300).

De acuerdo al plan aprobado el 7 de julio de 1869, el ejército aliado tenía pensado circunvalar las posiciones paraguayas en la Cordillera con el propósito de cercarlo y de esa manera, poner fin a la guerra. Sin embargo, tal como había ocurrido un año atrás con el sitio a Humaitá en el Cuadrilátero, también en este caso las intenciones de los aliados se vieron frustradas cuando percibieron que los paraguayos se habían escabullido por Caraguatay. La columna del general Victorino³⁷ se enfrentó con la retaguardia del mariscal en el camino de Caaguy Yurú (CARDOZO, 1980, p. 323).

Dada su superioridad numérica en el ejército de tierra, los aliados se habían dividido en tres columnas buscando cerrar la tenaza; el ministro Caminos visualizó la avanzada aliada determinada a acampar en Caraguatay, tomando la decisión de marcharse con su escolta a incorporarse a las fuerzas del mariscal. Ese mismo día fueron atacados los marinos que cuidaban los últimos vapores paraguayos que permanecían anclados o varados en uno de los pasos del Yhagüy, defendiendo la posición hasta donde les fue posible, pero en vista de la superioridad de las fuerzas de ataque, cumplieron las instrucciones que tenían de prender fuego a los buques *Ypora*, *Paraná*, *Río Apa*, *Salto del Guairá*, *Pirabebe* y *Anhambahy* (CENTURIÓN, 2013, p. 89).

En cuanto en el Manduvirá se había intentado alcanzar a los paraguayos cercándolos por tierra y agua, el buque acorazado *Bahía*, la cañonera *Araguary* y la

lancha *Couto* continuaron navegando por el río Paraguay con rumbo Norte hacia Puerto Rosario y el Jejuí, fondeando en la boca del río Cuarepotí internándose sus comandantes con la lancha con máquinas vapor, llamando también por allí la atención de los paraguayos pero sin hallar nada, a excepción de dos espías que lograron escaparse ganando el bosque (FRAGOSO, 2012, p. 300).

El 20 de agosto la retaguardia paraguaya tuvo un encuentro con las avanzadas aliadas en el paraje de Valle-í, a distancia de una legua aproximadamente del arroyo Hondo; el 21 el mariscal fue intimado a rendirse dejando a los aliados sin contestación y continuando su marcha al norte hasta que el 22 los aliados finalmente abandonan la persecución al perder todo contacto con el ejército paraguayo en retirada; entre los altos jefes aliados nuevamente cundió la idea de que la guerra estaba terminada y el Conde D`Eu elaboró un nuevo plan de operaciones para ocupar los principales puntos de la República abandonados por López y a la vez, tratar nuevamente un cerco en su nueva ubicación en San Estanislao (CARDOZO, 1980, pp. 332-339).

Como es recurrente en su obra, Bormann culpa del fracaso de la operación a los argentinos, en este caso dirige sus dardos directamente al general Emilio Mitre a quien acusa de retardo [pues] arribando por el camino de Altos "tomó ahí una insignificante trinchera al amanecer del día 12, realizó insignificantes tiroteos en picadas próximas a aquel punto, perdiendo todavía más del precioso tiempo en exploraciones innecesarias de manera que sólo el 15 llegó a Altos para reunirse a nuestro ejército el 17, después de una marcha forzada" (BORMANN, 1897, p. 72).

Finalizadas estas batallas y escaramuzas de agosto de 1869, las más desiguales de toda la contienda, donde se registraron los peores crímenes de guerra evidenciando la extenuación de las tropas, desde la

más alta oficialidad hasta los atropellos desenfrenados de la soldadesca, que una vez más debía resignarse a continuar la ya prolongada guerra, los aliados regresarían a Asunción sin haber alcanzado ni el paso por donde López se retiró con sus tropas, ni siquiera destruido sus últimos navíos que fueron quemados por los propios paraguayos.

Todos los autores coinciden en que una vez más, la guerra pudo haber terminado en agosto de 1869; el mismo Conde D`Eu reflexiona con autocrítica que "de esta manera terminó lo que se puede llamar la Campaña de las Cordilleras, la cual nos dio la posesión de la parte más fértil y poblada del territorio paraguayo [pero] nuestros esfuerzos no consiguieron todo lo que la nación esperaba de nosotros y esta vez el astuto dictador burló nuestras acciones poniéndose nuevamente a salvo" (CARDOZO, 1980, pp. 300-301).

Valga este pequeño resumen de las últimas operaciones fluviales realizadas en torno a la antigua Armada Paraguaya en el período de enero a agosto de 1869 a los efectos de conocer mejor las mismas, dividir las cronológicamente para ubicarlas en el tiempo y contextualizarlas a las acciones bélicas emprendidas por los ejércitos beligerantes, ya que materia pendiente en el estudio de la Guerra de la Triple Alianza (1864-1870) sin lugar a dudas sigue siendo lo relacionado a lo ocurrido en los grandes cursos de agua que surcan la región, que constituyen escenarios vivos que claman por su rescate histórico y valoración patrimonial.

La Secretaría Nacional de Cultura, el Ministerio de Defensa Nacional, el Ministerio de Obras Públicas, la Gobernación del departamento de Cordillera, los municipios involucrados y otras instituciones tienen la brillante oportunidad de recuperar estos sitios históricos sin la necesidad de contar con muchos recursos, apelando a la gestión pero sobre todo a la ciudadanía, que debe

empoderarse y tomar conciencia del valor incalculable de su patrimonio cultural, algunos de ellos aún enterrados o bajo agua que esperan ser descubiertos y expuestos, siguiendo los protocolos de rescate.

En ambas márgenes del Yhaguy en el Paso Garayo indefectiblemente existen vestigios de los elementos utilizados por las fuerzas, el entorno del pecio hallado donde debe haber cadenas y otros objetos que fueron colocados en ese lugar tanto frente al casco como en forma posterior conforme la bibliografía conteste; todos estos elementos podrían formar parte de un Museo Histórico en la ciudad de Primero de Marzo. El muro existente en el Paso Garayo debe ubicarse e identificarse en sus extremos colocando señaladores fijos en ambos extremos; el acceso al lugar puede realizarse desde la antigua carretera que está a poca distancia del mismo y se mantendrán perfectamente.

En cuanto al desguazado *Paraguarí* que ha sufrido una brutal agresión patrimonial por la forma en que fue arrancado del lecho, cortado y elevado en grúas perdiéndose

importantes vestigios del entorno, lo ideal sería intentar ensamblarlo nuevamente conforme a sus planos y dejarlo lo más parecido posible a como estaba antes de su “rescate” ya que no existen ninguna alternativa. De igual manera, en el futuro se debería estudiar un proyecto de rescate nacional, binacional o multilateral de los demás buques hundidos para su valoración y puesta en valor, considerando el millonario costo que pueda tener; para el efecto previamente deben señalarse los lugares exactos y condiciones para evaluar la factibilidad de su recuperación a costes razonables.

Un ejemplo de lo que puede hacerse con voluntad, conocimientos técnicos y aún sin muchos recursos es Vapor Cué en 1978: iniciada a instancia de una comisión de vecinos de la ciudad de Caraguatay y luego llevada adelante con el escultor Faustino Adorno y el ingeniero español de origen catalán Juan Miró Silvestrini, bajo la dirección del Departamento Técnico de la Dirección del Material Naval y Astilleros (D.M.N.Y.A).

Parque Nacional de Vapor Cué

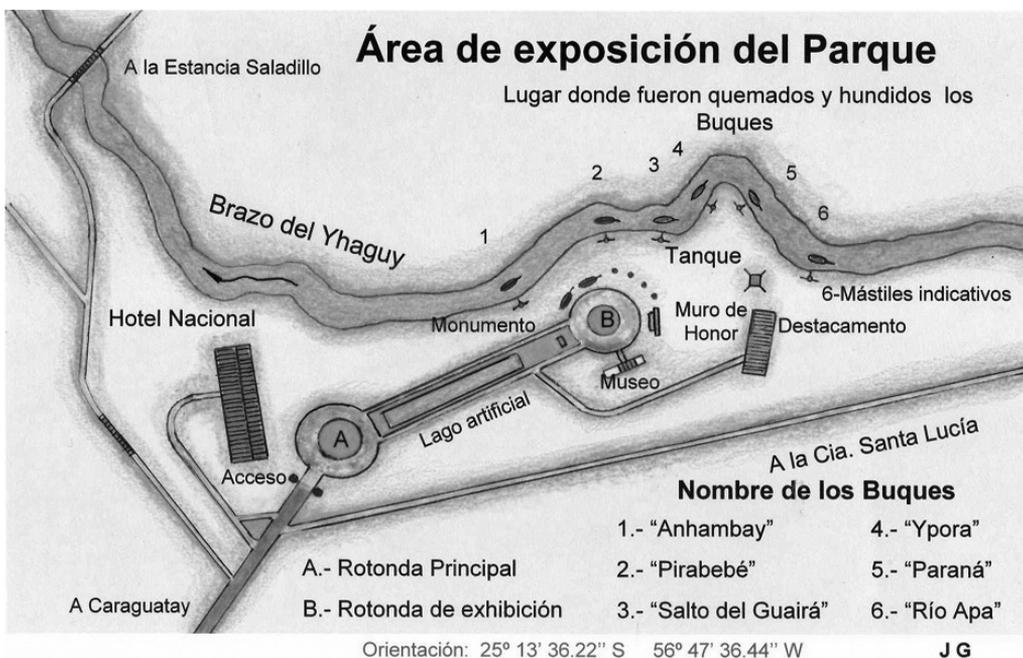


Ilustración 1: Plano elaborado pelo capitao Jaime Grau sobre a ubicacao original dos buques paraguaios que logo foram exibidos no Parque Nacional de Vapor Cué (Caraguatay, Cordillera).

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

- BORMANN, Bernardino. *História de Guerra do Paraguay, III Volume*. Curitiba: Imprensa Paranaense, 1897.
- CAMPANHA DO PARAGUAY. *Diario do Exército*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1870.
- CARDOZO, Efraim. *Hace 100 años: crónicas de la Guerra de 1864-1870. Tomo XI*. Asunción: Emasa, 1980.
- CENTURIÓN, Juan Crisóstomo. *Memorias o reminiscencias históricas sobre la Guerra del Paraguay. Tomo 4*. Corrientes: Amerindia, 2013.
- COSTA, Francisco Félix Pereira da. *Historia da Guerra do Brasil contra as repúblicas do Uruguay e Paraguay. Volume IV*. Rio de Janeiro: Livraria de A. G. Guimaraes, 1871.
- DECOUD, Héctor Francisco. *Sobre los escombros de la guerra: una década de vida nacional (1869-1880). Tomo Primero*. Asunción, 1925.
- 'Diario Última Hora (Asunción), edición del 17 de noviembre de 2019.
- Diario Última Hora (Asunción), edición del 5 de diciembre de 2019.
- Diario Última Hora (Asunción), edición del 6 de diciembre de 2019.
- Diario ABC Color (Asunción), edición del 16 de diciembre de 2019.
- FRAGOSO, Augusto Tasso. *História da Guerra da Tríplice Aliança e o Paraguay. Volume 4*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2012.
- O`LEARY, Juan E. *El libro de los Héroes: páginas históricas de la Guerra del Paraguay*. Asunción: Librería La Mundial, 1922.
- WHIGHAM, Thomas. *La Guerra de la Triple Alianza. Volumen III: danza de muerte y destrucción*. Asunción: Taurus, 2012.

NOTAS

¹ Paraguay es signatario de la Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático y anexo por Ley N° 2886 de 2006.

² Diario Última Hora (Asunción), edición del 17 de noviembre de 2019: "*Restos de buque Paraguairí salen del agua y emergen críticas por el procedimiento*"

³ Diario Última Hora (Asunción), edición del 5 de diciembre de 2019: "*Hallan embarcación que sería de época de la Guerra Grande*"

⁴ Diario Última Hora (Asunción), edición del 6 de diciembre de 2019: "*Perito naval asegura que barco hallado es de época de Guerra*"

⁵ Diario ABC Color (Asunción), edición del 16 de diciembre de 2019: "*En MOPC analizarán hallazgo en río Yhaguy*"

⁶ Del cónsul francés Louis-Paul Cavalier de Cuverville al marqués de Caxías (Asunción, 13 de enero de 1869).

⁷ En "*El libro de los Héroes: páginas históricas de la Guerra del Paraguay*" publicado en Asunción por Librería La Mundial en el año 1922 (p. 282), sin citar fuentes su autor, Juan E. O`leary, acusa al barón del Pasaje de haber "*llenado sus barcos con pianos y muebles finos*"

⁸ Muy probablemente aquí existe un error, ya que de ser correcto el cálculo de 20 leguas, correspondería a 111 Km. y 454 m., recorrido imposible de hacer, aunque se calcule el viaje de ida y vuelta.

⁹ Era un buque en construcción con casco de madera que se llamaría *Tebicuary*.

¹⁰ Claramente se referían al *Paraguari* recuperado por los paraguayos después de la Batalla de Riachuelo, aún bajo el bloqueo del río Paraná por la Escuadra Imperial.

¹¹ No se trataba del *Rosario* sino del *Paragua* 'y (ex *Jacobina*), capturado por la Armada Paraguaya en la campaña de Mato Grosso; este error y otros similares pudieron ser cometidos de manera accidental o también, de *ex profeso* a fin de no mencionar las consideradas deshonras militares.

¹² Distancias en kilómetros desde la desembocadura del río Manduvirá en el río Paraguay.

¹³ Parte de la historiografía brasileña confunde el *Mbototey* (hundido en el Km. 35) llamándolo impropriamente *Coititey* (nombre inexistente en la Armada Paraguaya).

¹⁴ En este punto Centurión comete un error, ya que el *Paraguari* fue hundido en la desembocadura del Manduvirá en el río Paraguay (ubicación original).

¹⁵ Ubicada a unos 500 metros de la desembocadura del Manduvirá en el río Paraguay, la capilla de San Carlos de Olivares fue diseñada por el arquitecto italiano Alessandro Ravizza e inaugurada en diciembre de 1862, estaba enclavada en una estancia de la familia López, saqueada al final de la guerra.

¹⁶ Con estas palabras dicho *Diario do Exército* corrige su error anterior al referirse correctamente que las bocas son del río Manduvirá y la del riacho Asunción, no de sus afluentes.

¹⁷ El nombre correcto es el río o arroyo Tobatiry.

¹⁸ Sin lugar a dudas, lo consignado en el *Diario* y reproducido por Cardozo es otro error, ya que 60 o 70 leguas equivale entre 275 y 387 kilómetros, mientras que desde la desembocadura del Manduvirá hasta donde llegaron los monitores brasileños tenemos 80 kilómetros, aproximadamente.

¹⁹ El *Diario* consigna como fecha de llegada a Caraguatay el 19 de abril, pero evidentemente existió allí un error que puede entenderse en que Lomba pudo haber informado que en esa fecha la expedición se internó a los ríos Manduvirá e Yhagüy, llegando seis días después (el 25), coincidente con los demás registros.

²⁰ No se especifica lugar exacto, posiblemente haya sido el paso Itacurubi (no confundir con Itacurubí de la Cordillera, también sobre el Yhagüy, pero más al Este).

²¹ Pereira da Costa en su obra (1871) habla de un descenso del nivel de "casi dos palmos" (40 cm. aprox.); Bernardino Bormann (1897) habla de disminución del nivel sin dar cifras, en tanto que Tasso Fragosso (1934) afirma exageradamente que el río bajaba "diariamente de uno a dos pies" (30 a 60 cm. / día).

²² Lo que Centurión consigna con el nombre de "Garayo", el general Francisco Isidoro Resquín denomina "Jecayó" y en algunos documentos brasileños aparece como "Quarajó".

²³ Esta referencia de Centurión de la lluvia debe corresponder al 27 o 28 de abril.

²⁴ Tres monitores y la lancha *Couto*.

²⁵ Probable lugar de hallazgo del pecio en diciembre de 2019.

²⁶ Cardozo aquí confunde al río Manduvirá con el río Yhagüy, siendo este último el correcto.

²⁷ Posiblemente, alguna de ellas sea la hallada el 3 de diciembre de 2019

²⁸ Resquín también manifiesta en sus Memorias que por "una lluvia fuerte y continuada el río creció dejando paso a los acorazados" (debemos aclarar que los que pasaron fueron los monitores y no los acorazados)



- ²⁹ Conociendo los intentos anteriores de abordaje durante la Campaña de Humaitá, lo más probable es que Núñez haya seguido instrucciones verbales precisas de López para emplear todos los medios a su alcance para apoderarse de los monitores.
- ³⁰ Romualdo Núñez Jara (1836-1909) luego de tomar parte del combate de Paso Garayo, sería el encargado de inmolar los restos de la flotilla de guerra paraguaya en el río Yhaguy en agosto de 1869, desertando casi al fin de la guerra en enero de 1870. Tuvo una activa vida política en la posguerra en filas de la ANR.
- ³¹ El *Diario do Exército* (p. 36) afirma que la pérdida de los expedicionarios fue de "un único hombre registrándose solamente seis heridos" entre ellos el maquinista Julio Raposo de Mello, quien recibió dos impactos de bala
- ³² El *Diario do Exército* consigna que en el desembarque fueron aprisionados dos oficiales y tres plazas, cuyos nombres proporciona: teniente de marina Ángel Fernández, alférez Víctor Escato, sargento Víctor Vázquez, marinero Agustín Ortiz y el soldado de caballería Juan Flores
- ³³ Este paso no está registrado en los mapas que se dispone, no existe una forma de poder individualizarlo y por la poca información existente, tampoco un Paso que se pueda deducir por aproximación de cual se trataba
- ³⁴ Aquí advertimos otro error, ya que a 14 leguas (unos 78 kilómetros) no existe ninguna embarcación hundida y mucho menos el *Paraguarí*, hundido a escasos 5 kilómetros de la desembocadura del río Manduvirá.
- ³⁵ Por aproximación, el último buque hundido fue el *Mbotetey* en el lugar llamado Salinares, cerca de la actual ciudad de Arroyos y Esteros, que entonces llevaba el nombre de Capilla o Estancia Duarte, a escasos kilómetros de la desembocadura del Manduvirá.
- ³⁶ Posiblemente su denominación de entonces respondía a que allí desembocaba la Cañada González (posteriormente se llamó Paso Toro, hoy ubicado dentro de una estancia privada).
- ³⁷ Centurión acusa a Victorino de crímenes de guerra por el degollamiento de dos jefes y dieciséis oficiales afirmando que "no existe ningún fundamento racional en que apoyar el pretendido derecho de matar a un enemigo desarmado y rendido."

