

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO
Centro de Ciências Humanas e Sociais –CCH
Programa de Pós-Graduação em História – PPGH

MÔNICA HARTZ OLIVEIRA MOITREL

**A LOGÍSTICA NAVAL NA MARINHA IMPERIAL DURANTE A GUERRA DA TRÍPLICE
ALIANÇA CONTRA O GOVERNO DO PARAGUAI**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro como requisito do título de Mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. Paulo André de Leira Parente

Rio de Janeiro

2010

MÔNICA HARTZ OLIVEIRA MOITREL

**A LOGÍSTICA NAVAL NA MARINHA IMPERIAL DURANTE A GUERRA DA
TRÍPLICE ALIANÇA CONTRA O GOVERNO DO PARAGUAI**

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Paulo André Leira Parente (Orientador)

(Professor convidado)

Prof. Dr. Marcos Guimarães Sanches (UNIRIO)

Prof.^a. Dr.^a. Icléia Thiesen (UNIRIO) Suplente

A todos os historiadores navais brasileiros que me antecederam. Seus estudos possibilitaram meu aprendizado, pesquisa e desenvolvimento na viagem do entendimento da História Naval Brasileira.

Primeiras Palavras/ Agradecimentos

Ao iniciar o projeto do mestrado, tinha situação confortável representada por 10 anos na chefia do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, departamento composto por pesquisadores especialistas competentes e capazes de suprir as ausências necessárias a todos que se aventuram em um curso de extensão. Contingências de carreira foram mudando essa situação e não tive a capacidade de avaliar que tinha abraçado compromissos maiores do que poderia sustentar. O corpo não aguentou ou melhor o coração reclamou minha total atenção e me tirou de cena por mais de um ano. Lembro-me sempre das palavras da Prof^ª. Keila Grinberg no nosso primeiro encontro, ainda em uma sala improvisada, alertando que possivelmente nem todos terminariam ou por motivos de casamento, ou movimentações, e outras situações que geralmente podem alterar o andamento dos projetos, e por que na ocasião tivesse a certeza que não ocorreria comigo, fui surpreendida, pois as circunstâncias provaram o contrário. Mas não desanimei e prossegui em meus objetivos, e hoje dou por concluído ao estudo que me propus ao me candidatar para a primeira turma de mestrado das instituições da UNIRIO.

É devido ao explanado no parágrafo acima que dirijo o meu primeiro agradecimento ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, que soube entender a situação me apoiando, torcendo e vibrando tanto para minha completa recuperação (ainda em curso) como com os progressos que fui fazendo ao longo de 2009 e 2010. Tenho certeza que sem a sua compreensão não teria sido capaz de dar continuidade a pesquisa, obedecendo a velocidade ditada pelo meu corpo.

A Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha na pessoa de seu Diretor, o Almirante Bittencourt agradeço a confiança e amizade, da mesma forma que a todos os membros dessa Diretoria que acompanharam de perto ou longe, torcendo para o sucesso do meu restabelecimento, sempre prontos para auxiliar a sanar as dúvidas de pesquisa que naturalmente iam surgindo.

Ao meu guru Almirante Leoncio, eterno orientador e incentivador, não tenho palavras de agradecimento e reconhecimento por todo apoio que vem me dando ao longo desses anos, pois é com ele que tiro minhas dúvidas e busco o rumo certo a ser seguido.

Agradeço em especial ao Prof. Paulo André, que além de orientador se tornou um amigo, sei que sua confiança em meu trabalho foi o que possibilitou a continuação desse projeto. Entendeu o

momento delicado que passava, principalmente após a perda de meu pai ainda no ano de 2009, deixando que eu achasse meu tempo, sem pressão, mas sempre ali, pronto para os passos seguintes.

Agradeço ainda, aos meus pais, Myriam e José. Sem eles com certeza não teria chegado até aqui. Eles me conceberam e me forjaram, e estiveram e estão sempre ao meu lado apoiando todas as minhas decisões. Minha mãe partiu há algum tempo, numa época marcante em minha vida, pois acabara de ingressar na Marinha, e meu pai recentemente, por coincidência, no momento em que completei 30 anos de serviço. É, a vida é mesmo feita de coincidências..., meu último encontro com ele ocorreu em fevereiro de 2009, tinha acabado de passar pela qualificação e discutíamos como deveria abordar o evento da revolução industrial na instituição que nós dois pertencíamos. Meu pai, estrategista e historiador nato, sempre foi partícipe atuante nos meus projetos, e consultor constante nas minhas pesquisas. Quem conviveu comigo no dia a dia sabia dos nossos telefonemas matutinos, quando, como quase que em uma “ordem de parada”, analisávamos os progressos de cada um nos objetivos delineados; talvez tenha sido esse o motivo que o item relativo a Revolução Industrial tenha ficado tão longo, quis deixar seus últimos pensamentos e orientações registrados de algum modo nesse estudo.

Por fim agradeço meu marido Luis, sempre pronto a me apoiar, discreto e silenciosamente, e de forma efetiva, e aos meus filhos Henrique e Ricardo que mesmo não compreendendo bem porque gosto tanto desse trabalho de pesquisa, aceitam e compreendem a minha escolha.

SUMÁRIO:

Introdução.....	p.1
Capítulo I – Transmigração da Instituição.....	p.14
1.1– A estruturação da instituição Marinha no Rio de Janeiro.....	p.20
1.2– Os Portugueses na Marinha do Brasil.....	p.22
1.3– Vida a bordo no século XIX.....	p.27
1.4- A estrutura naval no decurso do Primeiro Reinado e a atuação da Instituição em conflitos (1808-1850).....	p.35
- A estrutura administrativa.....	p.35
- A estrutura de pessoal.....	p.38
- A atuação em conflitos.....	p.39
- A Revolução Industrial: os novos desafios à Marinha Imperial brasileira.....	p.41
- Fumaça no horizonte: tentativas de preparo para um possível conflito platino.....	p.50
1.6.1- Armamento.....	p.52
1.6.2- Construção naval.....	p.54
Capítulo II - O ponto de inflexão institucional da Marinha: o conflito em terras distantes.....	p.59
2.1- A agressão paraguaia.....	p.62
2.2- A mobilização e a estratégia da Força Naval (1ª fase da guerra)..	p.66
2.3- A invasão do território paraguaio(2ª fase da guerra).....	p.76
2.4- Construção Naval e Armamento.....	p.94
2.4.1- O Arsenal de Cerrito.....	p.98
2.5- Saúde.....	p.101
2.6- Pessoal.....	p.110
2.7- O Serviço de Intendência da Marinha.....	p.112
Conclusão.....	p.116
Índice das ilustrações.....	p.119
Anexos.....	p.121
Bibliografia.....	p.141

RESUMO

O foco deste estudo é a Instituição Marinha do Brasil e a forma pela qual a logística foi desenvolvida dentro de sua estrutura ao longo do Império, numa tentativa de contribuir para o preenchimento de lacuna existente no conhecimento da estrutura institucional. O que se pretende é observar a origem do grupamento de manutenção e aprovisionamento português, denominado atualmente como Logística, e como ele foi transferido para o Brasil no período colonial, e suas futuras modificações estruturais para fazer frente as novas realidades, focando em especial a sua atuação no Segundo Reinado. A problemática da estruturação logística nos primeiros anos da Guerra da Tríplice Aliança está intimamente ligada ao processo da Revolução Industrial, que promoveu, entre outras mudanças, a passagem da propulsão à vela para o vapor, provocando a valorização do carvão na organização logística, e a passagem dos navios de casco de madeira para os de ferro.

Palavras-Chave: Instituição, Marinha, Logística.

ABSTRACT

The focus of this study is the Brazilian Navy as an institution and the means in which logistics have developed within its structure during the imperial era, in an attempt to contribute for the filling in of the existing gap of knowledge of the institutional structure. The intention is to investigate the original activities of the Portuguese maintenance and supply group, nowadays known as Logistics, and how it was transferred to Brazil in the colonial period, and its future structural modifications in order to confront new realities, specially focusing its performance during the historical period known as the Second Kingdom. The problems with the logistical structure in the first years of the War of Triple Alliance (Guerra da Tríplice Aliança) is intimately related to the Industrial Revolution, which promoted, among other changes, the evolution from sail to steam propulsion, establishing a greater valorization of the coal within logistics, and the evolution on naval construction from wooden to steel hulls.

Key Words: Institution; Navy; Logistics

INTRODUÇÃO

“Supondo que uma força naval tenha a plena capacidade de enfrentar o inimigo nos oceanos...as comunicações não implicam em rotas de tráfego marítimo ... e sim no abastecimento contínuo, uma vez que os navios dispõem de uma capacidade limitada de estocagem.”

Mahan - 1911

O estudo da História de uma Instituição engloba não só o seu desenvolvimento mas também a forma pelo qual foram suplantados os desafios enfrentados no seu desenvolvimento e porque não dizer em sua “existência”¹. A historiografia referente a História da Marinha Imperial Brasileira está muito voltada para o estudo ou das batalhas navais e ou de seus personagens, com uma forte tendência à análise das estratégia e tática empregadas nos conflitos ocorridos no período Imperial, tendo, portanto, a preocupação maior para o fim, em detrimento ao estudo do meio. O foco desta monografia é a Instituição Marinha do Brasil e a forma que foi desenvolvida dentro de sua estrutura principal, a atuação logística ao longo do Império, numa tentativa de contribuir para o preenchimento de lacuna existente no conhecimento da estrutura institucional, no caso da administração militar, ainda pouco estudada a exemplo da afirmativa de Antonio Manuel Hespanha: “... a problemática da concentração da força militar nas mãos do estado e o seu significado estrutural-tipológico (i.e., relativo aos modelos de organização e distribuição sociais do poder) e sócio-político não foi ainda explicitamente abordada”².

O Poder Naval de uma nação (constituído de navios de guerra, arsenais de Marinha, bases navais, fábricas de armamento e de munição de guerra e do pessoal) é consubstanciado na sua Marinha de Guerra, Força Armada destinada a atuar no mar. Em tempo de guerra, os elementos que se destinam a atuar em força são subordinados a comandos operativos, apoiados por estabelecimentos logísticos (arsenais, hospitais, centros de formação e de treinamento de pessoal, etc.), alguns dos quais subordinados aos referidos comandantes operativos. Em tempo de paz a Marinha é preparada, adestrada e administrada por uma estrutura organizacional – atualmente denominado Comando da Marinha³. Desde priscas eras as funções essenciais que à mencionada estrutura organizacional cabe desempenhar, são: recrutar gente e formá-la profissional e militarmente; obter as unidades operativas e mantê-las em condições de bom funcionamento; e

¹Neste estudo compreendido como o período em que a Instituição existe enquanto atua numa sociedade.

²HESPANHA, Antonio Manuel. *Para uma teoria da história institucional do Antigo Regime*. in. Poder e instituições na Europa do Antigo Regime. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984.

³No período estudado era denominado Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, sendo seu titular titulado como Ministro e Secretário.

repará-las quando avariadas ou desgastadas pelo uso e abastece-las do que for mister ao seu funcionamento⁴.

O presente estudo se propõe a analisar a instituição Marinha do Brasil, onde o foco será um dos elementos que, por sua característica, consiste na ação meio de toda a atuação da Instituição no transcorrer do período Imperial. A alteração sofrida neste elemento organizacional, no período abrangido, é fruto tanto de ação externa quanto dos conflitos internos, constituindo-se no que Dimaggio e Powell⁵ teorizam como o novo institucionalismo.

A Logística será aqui entendida como o conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos de toda a natureza, necessários à realização das ações impostas por uma Estratégia⁶. É também definida como a parcela da Arte da Guerra no que concerne ao planejamento e execução das atividades de sustentação das forças em campanha, pela obtenção e provisão de meios de toda ordem e pela obtenção e prestação de serviços de natureza administrativa e técnica. No campo mais específico, a Logística militar é definida como o conjunto de atividades necessárias para apoiar a criação, movimentação, engajamento, desengajamento e desativação de um comando ou força operativa, com base nas estimativas de necessidades por ela formulada⁷. De uma forma mais generalista, logística envolve tudo que não tem tiro.

A delimitação do espaço-temporal será os anos de 1864 e 1870. Entendemos que, o grande esforço de mobilização e de estruturação logística da Força Naval responsável pelas operações que foram realizadas nos Rios Paraná e Paraguai, por ocasião do conflito denominado Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai, ocorreram no transcurso dos três primeiros anos, sendo os seguintes o resultado do esforço empreendido na mobilização e preparo logístico.

As raízes de nosso estudo têm origem em Portugal. O Alvará de 28 de julho de 1736, promulgado pelo Rei D. João V, criou as Secretarias de Estado dos Negócios Interiores do Reino, da Marinha e Domínios Ultramarinos e dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, e atribuiu funções específicas às mesmas. Caberia à Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos (ou Secretaria de Estado da Marinha e Conquistas), no que concerne à administração da Marinha, o encaminhamento de despachos referentes à expedição das Armadas e frotas e a administração da

⁴CAMINHA, Herick Marques. *Evolução da Estrutura Administrativa do Ministério da Marinha no Império*. in. *História Naval Brasileira*. Terceiro Volume, Tomo I. p. 29.

⁵POWELL, Walter W., DIMAGGIO, Paul J. *El Nuevo Institucionalismo en el análisis Organizacional: estudio introductorio de Jorgio Javier Romero*

⁶O conceito de estratégia, no século XVIII, abrangia a administração militar, o conhecimento e a utilização adequada dos exércitos, a ciência das fortificações, a arte de comandar, o hábil recurso à propaganda da guerra e um saber político pragmático. O aprofundamento do estado da arte no campo da previsão, obtenção e distribuição dos recursos necessários para a garantia do sucesso da ação deram origem a um ramo específico do saber militar, a Logística.

Desde a antiguidade os conflitos são vencidos pelas armas comandadas por aqueles que melhor previu e proveu os meios, pessoal, facilidades e serviços indispensáveis, pelo exercício instintivo ou consciente de funções hoje denominadas logísticas.

⁷ Glossário das Forças Armadas – 4ª Ed.. MD35 – G-01.2006 p 149.

fazenda dos Armazéns; os provimentos dos postos militares da Marinha; o expediente dos passaportes dos navios que saíssem do porto de Lisboa e as ordens sobre os que entrassem; e todo o expediente de todas as dependências da Marinha. Igualmente estaria sob a responsabilidade da citada Secretaria de Estado a administração das possessões portuguesas de ultramar, como: a nomeação dos vice-reis, governadores e capitães-generais dos estados da Índia, Brasil, Maranhão, Reino de Angola, Ilha da Madeira, Açores, Cabo Verde e Presídios Africanos; o provimento de todos os postos militares, officios de justiça e fazenda das colônias portuguesas de além mar e todos os assuntos vinculados à administração da justiça, Fazenda Real, ordens religiosas, comércio e governo dos referidos domínios ultramarinos.

As atribuições da Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos não mudariam nas décadas posteriores, mesmo com a vinda da Família Real portuguesa para sua colônia americana em 1808. Com a transferência da Coroa e de toda a estrutura governativa do Reino de Portugal para o Rio de Janeiro, a Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos, como parte integrante desta estrutura, foi transferida para o Brasil.

Em abril de 1821, o Rei D. João VI transferiu-se com todas as Secretarias de Estado a ele subordinadas para Portugal, inclusive a Secretaria de Estado e Negócio da Marinha e Domínios Ultramarinos. Temendo perder suas prerrogativas de soberano absoluto com a promulgação de uma Constituição e, mesmo, vendo ameaçada sua permanência no trono, D. João VI nomeou D. Pedro de Alcântara, seu primogênito, o Príncipe Regente do Reino do Brasil, pelo Decreto de 22 de abril de 1821. Nas instruções anexas a esse Decreto, duplicou a estrutura governativa a ele subordinada estabelecendo um gabinete de ministros que coadjuvava seu filho na governação do Reino do Brasil. Assim, enquanto os Secretários de Estado que compunham a administração do Reino Unido eram transferidos para Portugal, D. João VI determinava a manutenção do arcabouço destas Secretarias, nomeando novos titulares, para servirem no Reino do Brasil. Apesar desta duplicação de estruturas e divisão de áreas de responsabilidades, tanto a Secretaria de Estado e Negócios da Marinha estabelecida em Portugal, como a que se manteve no Brasil, continuaram sendo regidas pelo Alvará de 28 de julho de 1736.

Com a Independência, a estrutura administrativa continuou a ser a mesma que foi transferida para as terras brasileiras em 1808, salvo a exclusão das atribuições relativas a gestão dos Domínios Ultramarinos portugueses que foram concentrados no Secretário de Estado e Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos que acompanhou D. João VI a Portugal (em 1821, pelo Decreto de 8 de novembro, as Cortes Gerais retiraram o controle dos Domínios Ultramarinos da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, repartindo as atribuições relativas às colônias e possessões lusas, conforme sua naturezas, às demais Secretarias de Estado).



Fig.: 1

Legenda: 1 – Cabanagem; 2- Balaiada; 3- Revolta Praieira; 4-Sabinada; 5- Guerra dos Farrapos; 6- Cisplatina e Guerra contra Oribe e Rosas; 7 - Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai.

A Constituição outorgada em 1824 não legislou sobre a Secretaria de Estado e Negócios da Marinha, continuando os titulares desta pasta a regular suas atribuições pelo Alvará de 1736. Durante todo o período Imperial (1822-1889), mesmo sofrendo modificações pontuais em sua

estrutura ao longo dos anos, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha não teve suas atribuições modificadas, quais sejam, a de gerir as Armadas e Frotas, e administração da Fazenda dos Armazéns, e os provimentos de todos os postos militares da mesma Marinha, mantendo-se no corpo do governo diretamente vinculado ao detentor máximo do poder executivo de então, o Imperador.⁸

No tocante a logística da Marinha no Primeiro Reinado e na Regência, a sua estrutura foi suficiente para suprir as necessidades dos órgãos da Instituição distribuídos pelo litoral do Império brasileiro, mesmo em momentos de conflitos como os havidos no período regencial, principalmente devido à comunicação marítima e ao apoio territorial existente nas províncias, como de arsenais e depósitos(fig.:1). A deficiência da estrutura logística naval foi sentida no momento em que se fez necessário seu apoio em terras distantes do governo central e de difícil navegabilidade, como o ocorrido na Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai (fig.:2).

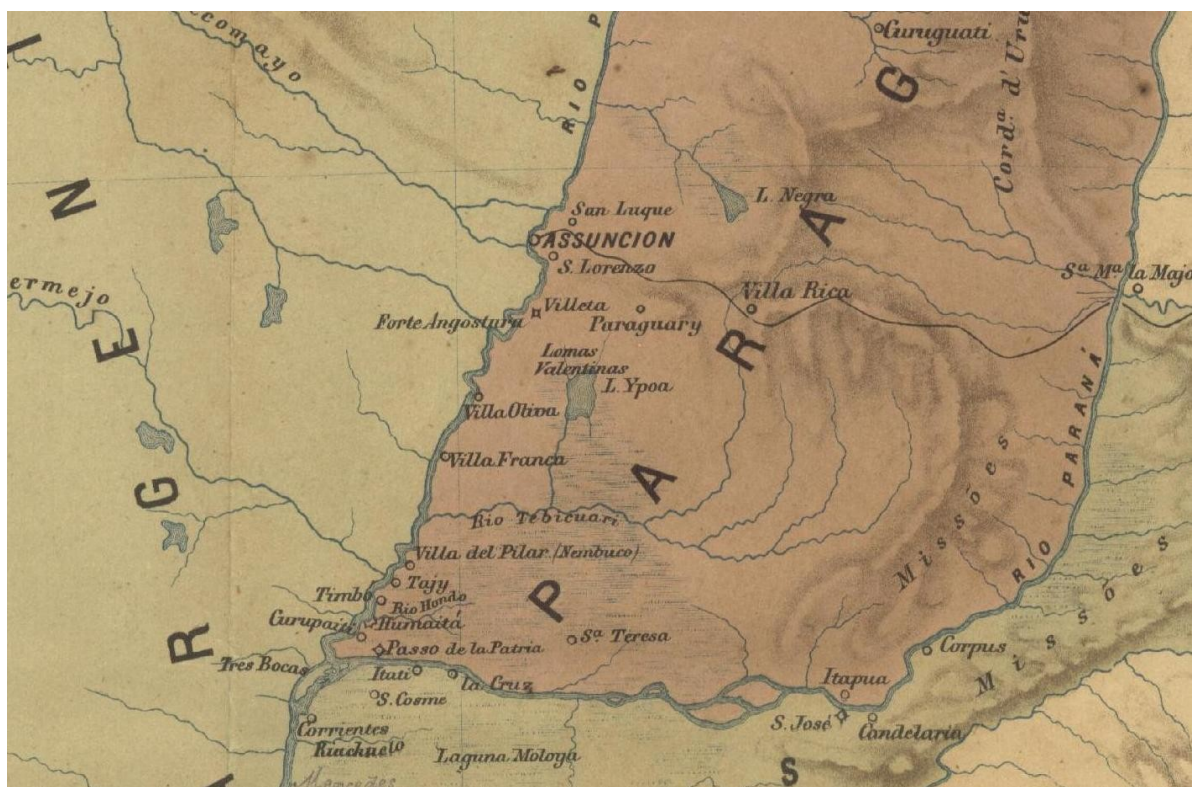


Fig.:2

O estudo da Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai, tem, nos últimos anos, se revestido de importância por permitir uma diversidade de objetos de pesquisa e de enfoques metodológicos, em virtude de ter sido o maior conflito bélico já ocorrido na América do Sul. Francisco Doratioto afirma que a Guerra do Paraguai foi o conflito externo de maior

⁸ Conforme estudo realizado em Parecer do Serviço de Documentação da Marinha, 2007.

repercussão para os países envolvidos, quer quanto à mobilização e perda de homens, quer quanto aos aspectos políticos e financeiros.⁹

Nosso enfoque se baseará na atuação de representantes da Marinha que, longe de suas bases, receberam a atribuição do poder de decidir num determinado momento histórico, observando que, conforme Niklas Luhmann:

“...poder é uma comunicação orientada por um código. A atribuição do poder ao poderoso é regulada, neste código, com consequências de grande alcance, o que acarreta reforço dos motivos de observância, responsabilidade, “institucionalidade”, direcionamento dos desejos de alteração;...”¹⁰.

Ou seja, naquele determinado momento, devido às contingências que desenrolavam, coube a Joaquim Marques Lisboa¹¹, o Almirante Tamandaré, então Chefe da Força Naval estacionada na embocadura do Prata, organizar, encomendar gêneros e definir os passos a serem dados em represália as agressões paraguaias. Naquele instante ele representava o Império nas tratativas com o governo argentino e uruguaio, e como poder é uma ação que só a um é dado o direito de exercê-lo, o Almirante Tamandaré o exerceu, ao iniciar a por em prática toda a estruturação logística que se fazia necessária para o apoio das forças aliadas. Posteriormente foi substituído por Ignácio Joaquim José, o Visconde de Inhaúma, que manteve a estruturação criada aprimorando-a onde se fez necessário.

Considero que, o esforço empreendido inicialmente se constituiu em uma tarefa hercúlea e incerta, uma vez que o decisor logístico, o Chefe das Operações Navais, se encontrava afastado da base principal de abastecimento, ou seja do Rio de Janeiro; dependendo do apoio dos países aliados, sem o quantitativo dos meios navais e de pessoal necessários. Há que se considerar, também, que os meios navais disponíveis no teatro de operações estavam desgastados pela campanha uruguaia, necessitando dessa maneira de maiores cuidados logísticos.¹²

Dentre as várias medidas a serem empreendidas era necessário montar uma base de

⁹ DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva *Maldita Guerra: a nova história da guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002 p.17

¹⁰ LUHMANN, Niklas *Poder*. Brasília: Editora UnB, 1985.p14.

¹¹ Joaquim Marques Lisboa (1807-1897), Patrono da Marinha, iniciou sua carreira em 1823 como voluntário por ocasião da Independência, tomou parte dos combates das guerras da independência; foi elemento atuante em todos os momentos da Marinha Imperial.

¹² Todd A. Diacon em seu livro *Perfis brasileiros Rondon*, analisa assim o tema: “O desastroso desempenho do Brasil na Guerra do Paraguai (1865-1870) intensificou a percepção da necessidade de mudança. No início da guerra, os paraguaios bloquearam o acesso do Brasil ao rio Paraguai, deixando patente o isolamento do oeste brasileiro. Viajar por terra até o teatro da guerra às vezes era difícil, quando não impossível. Havia dificuldade para mobilizar a tropa, e pesadelos logísticos assombravam o esforço de guerra brasileiro”.

operações em local ainda a ser determinado¹³, com a possibilidade de se construir barcas que operariam em apoio ao transporte das tropas¹⁴, de unidades de saúde (hospitais) e acampamento para os militares quando não embarcados. Fazia-se necessário da mesma forma, suprir os navios de carvão, além de prever a alimentação, fardamento, reparo para os navios e um item crítico, a munição para os canhões e armas portáteis. Era imprescindível também capacitar a força naval com meios capazes de enfrentar com eficácia as poderosas fortificações paraguaias ao longo do Rio Paraná. Todas as providências teriam que ser tomadas enfrentando os ataques da força adversária, que desde o início de 1865, adotavam uma postura ofensiva.

Numa análise geral, identificamos que a Marinha Imperial viveu três momentos decisivos na Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai: Riachuelo, que garantiu a navegabilidade; Passo da Pátria, que representou a reação aliada com o início da invasão do território paraguaio; e a Passagem de Humaitá, a derrota do último baluarte paraguaio. Em termos logísticos podemos identificá-los da seguinte forma: Riachuelo representou o início da estruturação logística, que mesmo em desvantagem obteve sucesso, Passo da Pátria a “experiência de máquinas” e Humaitá a consagração. São momentos decisivos porque todos, ao seu modo, determinaram o rumo da guerra. Sendo que Passo da Pátria representou, ao meu ver, a concretização de procedimentos organizacionais e estruturais da logística da instituição.

O que se pretende, portanto, é estudar a origem do grupamento de manutenção e aprovisionamento português, atualmente denominado de logística, e como ele foi transferido para o Brasil no período colonial, focando em especial a sua estruturação e evolução ao longo do Império, analisando seu comportamento frente aos efeitos da Revolução Industrial; e demonstrar como se estruturou a logística da Força Naval brasileira nos momentos iniciais da Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai, nas instâncias de decisões nos procedimentos adotados dentro da hierarquia institucional.

Este estudo insere-se na área de concentração da História das Instituições por tratar de análise de período histórico no qual a Instituição Marinha do Brasil teve atuação preponderante nos acontecimentos, e sua ação, em muitas ocasiões, constituiu em um importante instrumento para a condução das operações de guerra, além de promover alterações importantes na estruturação organizacional de sua esquadra, frente as novas realidades impostas a sua execução.

Dentro desse escopo, o estudo se inclui na linha de pesquisa Instituições, Poder e Sociedade, onde se investigará a atuação do Poder Naval, no que tange a estruturação logística, em uma conjuntura adversa como foram as operações desenvolvidas ao longo dos Rios Paraná e Paraguai.

¹³ A província argentina de Corrientes serviu como base para o início das operações.

¹⁴ Foi criado em Cerrito, próximo a Corrientes, um arsenal com esse propósito.

Como anteriormente citado o tema está coadunado com a afirmação de Hespanha quanto à necessidade de se explicar melhor o significado estrutural da força militar dentro da história institucional, faltando perspectivas atualizada, capazes de valorizar de forma nova os dados existentes. Da mesma forma que será observada, no tocante as ações dos personagens centrais do estudo, a definição de Niklas Luhmann referente a organização de uma instituição como um sistema elaborador de informações e comunicações, ao invés de uma estrutura puramente hierárquica, onde a ação, ou seja, o poder fica a cargo de um elemento da estrutura organizacional que muitas vezes não corresponde ao superior da cadeia hierárquica de uma determinada instituição, como o ocorrido no período em foco.

René Remond¹⁵ afirma que a história como realidade, tomada no sentido da sequência dos acontecimentos, teve seu papel nessa volta às boas graças do político, sendo que a experiência das guerras, cujo desencadeamento não pode ser explicado apenas pela referência aos dados da economia, tem influenciado em vários aspectos a política e a sociedade. Já Jean-Pierre Azéma¹⁶ indica que a guerra funciona segundo impulsos cada vez mais específicos, exemplificando com a influência crescente da logística, “o destino das batalhas já dependeu da possibilidade de se ter ou não abastecimento de combustível no tempo desejável”.

A problemática da estruturação logística nos primeiros anos da Guerra da Tríplice Aliança está intimamente ligada ao processo da Revolução Industrial, que promoveu, entre outras mudanças, a passagem de propulsão a vela para o vapor, provocando a valorização do carvão na organização logística, e a passagem dos navios de casco de madeira para os de ferro. Essa inovação, a da propulsão a vapor, trouxe uma nova problemática para a logística da Instituição, o abastecimento da matéria prima das caldeiras, ou seja, o abastecimento de carvão dos navios.

A primeira vez que a Marinha Imperial utilizou navio a vapor de grande porte em um conflito fora de seu domínio territorial, foi em 1850/1 na Guerra contra Oribe e Rosas. O Império brasileiro que se opunha frontalmente à anexação do território uruguaio ao território argentino de Buenos Aires, apoiava o governo constituído do Uruguai, exercido pelo Partido Colorado. Por se tratar de região conhecida, e com o apoio do governo local, o problema logístico, em geral, não apresentou sério obstáculo para a execução das operações. O mesmo não se pode dizer do ocorrido na Guerra da Tríplice Aliança, onde o território não era de todo conhecido, e tinha-se que prover locais para abastecimento de, por exemplo, carvão e víveres. A distância existente do centro político obrigou a força naval a organizar estrutura de apoio na medida em que as forças aliadas iam

¹⁵REMOND, René (Org.) *Por uma História política*. Tradução Dora Rocha. 2 ed. Rio de Janeiro: editora FGV, 2003. . p. 23.

¹⁶AZÉMA, Jean-Pierre *A guerra*. IN REMOND, René (org.) *Por uma História política*. Tradução Dora Rocha. 2 ed. Rio de Janeiro: editora FGV, 2003. p.424.

avançando na sua marcha.

A bibliografia referente a Guerra da Tríplice Aliança é muito extensa, abrangendo a análise crítica quanto a política e a ação Imperial adotada, a influência econômica consequente dos anos de guerra, e, aos que se dedicam aos assuntos militares, a ação das tropas terrestres. Na sua grande maioria, a atuação da Força Naval é retratada apenas na Batalha Naval do Riachuelo e na Passagem de Humaitá, sendo seu foco voltado para as operações realizadas e a modernização dos meios navais. Vagas são as menções referente a estrutura logística de nossas Forças na ocasião, configurando-se portanto, este estudo, em uma análise inédita onde se buscará renovar os objetos de investigação referentes à instituição Marinha.

A metodologia adotada neste estudo foi composta de leitura da bibliografia de apoio existente, referente ao assunto da Guerra da Tríplice Aliança, de modo a subsidiar o capítulo inicial contextual. Investigou-se qualitativamente essa bibliografia, no qual destaco os livros de Francisco Fernando Monteoliva Doratioto *Maldita Guerra: a nova história da guerra do Paraguai*, em que se discute principalmente os aspectos políticos do conflito; e o clássico *História da guerra entre a Tríplice aliança e o Paraguai* de Augusto Tasso Fragoso no qual se apresenta um panorama militar muito detalhado, principalmente as questões referentes às movimentações terrestres no teatro de operações, tendo a logística naval como elemento auxiliar às ações terrestres.

Dividi o estudo em dois capítulos, no primeiro analisei como se procedeu a transmigração da Instituição Marinha, seu estabelecimento no Rio de Janeiro; sua permanência por ocasião da Independência do Brasil; e sua adequação à nova ordem política e social diante na nova realidade. Enfocando os aspectos da Instituição como seu pessoal, material e saúde, além dos conflitos que enfrentou ao longo do Primeiro Reinado, mesclado com o novo desafio de se adequar a nova ordem mundial que surgiu com o advento da Revolução Industrial. A elaboração desse capítulo foi baseada em renomados estudiosos e historiadores navais, os quais cito a seguir.

A primeira obra editada tratando da chegada da Família Real ligada à formação da Marinha da qual tive registro em nossa pesquisa, data de 1881, é de autoria de Theotonio Meirelles da Silva, *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*. Essa obra, dividida em três volumes, foi organizada por ordem do então Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha, Conselheiro Dr. José Rodrigues de Lima Duarte. Em suas páginas, o leitor tem a oportunidade de estudar os Decretos e Alvarás que criaram os diversos elementos da estrutura organizacional da Marinha Portuguesa, tanto nos anos anteriores a 1808 quanto nos primeiros anos que se seguiram à chegada no Rio de Janeiro da Família Real. A importância dos Apontamentos de Theotonio Meirelles pode ser conferida nas demais obras publicadas onde é sempre citada como referência. Porém, em todos esses estudos seus autores (Lucas Alexandre Boiteux, Prado Maia, e Dídio Iratim

Costa) se dedicaram em analisar basicamente como se procedeu a organização da viagem marítima da comitiva real e a formação da primeira esquadra brasileira por ocasião da Independência do Brasil, não se atendo especificamente na análise da herança deixada por meio da transmigração da instituição Marinha, como por exemplo: por ocasião do centenário da vinda da Família Real a *Revista Marítima Brasileira* (RMB), publicou ao longo do ano de 1908, artigos de autoria de Lucas Alexandre Boiteux, sob o título *Marinho de Guerra do Brasil*, abrangendo a criação da Marinha portuguesa, sua transferência para o Brasil, e sua atuação até a Independência. Mais recentemente, em 2001, Helio Leoncio Martins publicou artigo com o título *Influência portuguesa na formação da Marinha Imperial*. Por razão do bicentenário da vinda da família Real, a RMB publicou diversos artigos sobre o tema, dos quais destaco o de autoria de Armando de Senna Bittencourt *Da Marinha de Portugal forma-se uma Marinha para o Brasil, 1807 a 1823*.

Ainda em 1940, em comemoração aos centenários de Portugal (1130-1640), sob organização de Dídio Iratim Costa, foi publicado *Os portugueses na Marinha de Guerra do Brasil*, relato, enfocando de forma narrativa e direta os primeiros momentos da corte no Rio de Janeiro, e as consequentes melhorias promovidas no âmbito naval. Traz em sua parte final, resumo biográfico dos oficiais portugueses que aderiram a causa do Império brasileiro, demonstrando a influência lusa na estruturação da Instituição. Outro periódico que se dedicou a publicar em seus números, trabalhos relativos ao tema, foi a *Revista Navigator: subsídios para a História marítima do Brasil*. Nas edições da década de setenta e oitenta, é possível consultar artigos de historiadores navais consagrados, como Max Justo Guedes, Brian Vale e João Carlos Gonçalves Caminha.

Culminando o estudo da formação da Marinha temos a coleção *História Naval Brasileira*. Em dois de seus Tomos esta relatada a transmigração da Família Real no qual figuram como colaboradores: Antonio Marques Esparteiro, Pedro Calmon e Antonio Luiz Porto e Albuquerque; e a formação da Marinha de autoria do Prof. Brian Vale. Referente a estrutura da Instituição apoiaremos em Herick Marques Caminha, *História Administrativa da Marinha no Império*, onde apresenta o panorama administrativo da Marinha Imperial. Todas essas obras se coadunam com a ideia de que Portugal teve forte influência na Instituição Marinha no seu aspecto organizacional.

O segundo capítulo trata da forma pela qual a Instituição Marinha reagiu e se comportou ao ter que enfrentar um conflito armado longe de suas bases, em território inóspito e desconhecido, onde, devido o advento do vapor, necessitou de constante abastecimento para seus navios a fim de garantir a mobilidade dos mesmos, enfocando também a dificuldade da alimentação e da saúde e do fornecimento de gêneros. Esse capítulo foi elaborado a partir do testemunho de partícipes desse conflito, registrados nas memórias referentes as suas vivências : *Marinha de Outrora*¹⁷ de autoria do

¹⁷ OURO PRETO, Afonso Celso de Assis Figueiredo, Visconde de *A Marinha d'Outrora* - subsídios para a história. 3ª

Visconde de Ouro Preto, então Ministro da Marinha do Gabinete de 3 de agosto de 1866, onde relata como se procedeu a mobilização e estruturação da Força Naval na guerra da Tríplice Aliança; *Memórias do Almirante Barão de Teffé na Batalha Naval do Riachuelo*¹⁸ de Antonio Luiz von Hoonholtz, Barão de Teffé, traz detalhado relato da Batalha Naval do Riachuelo contada à família em carta íntima poucos dias depois do 11 de junho, precioso trabalho visto ter sido ele participante e testemunha ocular como comandante da Canhoneira *Araguari*; *O Barão do Amazonas e o combate naval do Riachuelo*¹⁹ de Francisco Manuel Barroso da Silva além de conter detalhes da Batalha Naval do Riachuelo, traça considerações do estado das forças navais sob seu comando no período inicial da guerra; André Rebouças²⁰, no seu *Diário: a guerra do Paraguai* também registra interessante aspectos do apoio logístico existente na altura de Corrientes; já as *Memórias das Campanhas contra o Estado Oriental do Uruguai e a República do Paraguai durante o Comando do Almirante Visconde de Tamandaré*²¹ de autoria de Euzébio José Antunes é um testemunho vivo de como se processou a composição do apoio logístico; somados a essas memórias temos ainda *Reminiscência da Guerra do Paraguai*²² de autoria Artur Silveira da Mota, Barão de Jaceguai, que apesar de conter muitas críticas a atuação do Almirante Tamandaré ressalta a característica ímpar de bom administrador, que prioriza a boa utilização do erário público, aliando assim a eficácia com a eficiência das operações; e *Diário da campanha naval do Paraguai: 1866*²³ de Manoel Carneiro da Rocha, que dá o registro da movimentação de navios e notícias do arsenal construído na Ilha de Cerrito. Na área da saúde nos apoiamos na *História médico-cirúrgica da esquadra brasileira nas campanhas do Uruguai, e Paraguai de 1864 a 1869*²⁴, de autoria do Dr. Carlos Frederico dos Santos Xavier Azevedo²⁵, onde relata o preparo e apoio da área médica, suas dificuldades e desafios, em

ed. Revisada e atualizada. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1981. 326p. Importante registro histórico da atuação da Marinha no conflito, cuja primeira edição ocorreu em 1894.

¹⁸TEFFÉ, Antonio Luiz von Hoonholtz. *Memórias do Almirante Barão de Teffé na Batalha Naval do Riachuelo*. Rio de Janeiro: Garnier Irmãos, 1865. 168p.

¹⁹AMAZONAS, Francisco Manuel Barroso da Silva. *O Barão do Amazonas e o combate naval do Riachuelo*. Rio de Janeiro: Tipografia Imp. e Const. de J. Villeneuve, 1878. 41p

²⁰REBOUÇAS, André. *Diário: a guerra do Paraguai (1866)*. São Paulo: Instituto de estudos Brasileiros – USP, 1973. 173p.

²¹ANTUNES, 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. 162p.

²²JACEGUAI, Artur Silveira da Mota, Barão de, *Reminiscência da Guerra do Paraguai*. 2 ed. Revisada e atualizada – Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da marinha, 1982. 196p.

²³ROCHA, Manoel Carneiro da. *Diário da campanha naval do Paraguai: 1866*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1990. 351p

²⁴AZEVEDO, Carlos Frederico dos Santos Xavier *História médico-cirúrgica da esquadra brasileira nas campanhas do Uruguai, e Paraguai de 1864 a 1869*. Typografia Nacional: Rio de Janeiro. 1870.

²⁵A história da Medicina Operativa na Marinha do Brasil tem início na época do Império, e está registrada pelo livro do Dr. Carlos Frederico dos Santos Xavier, Cirurgião-Mór da Armada Nacional e Imperial, Dignatário da Imperial Ordem da Rosa, Oficial do Cruzeiro, Cavaleiro da Ordem de s. Bento de Aviz, condecorado com as medalhas de Campanhas do Uruguai em 1851, 1852 e 1864, e com a da rendição de Uruguaiana em 1865, Chefe de Saúde da Esquadra na Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai.

período de grandes mudanças e inovações – consequência da Revolução Industrial, apresenta ainda, com uma visão atual da nova história, quando afirma da possibilidade de caminho distintos para o desenvolvimento de análise de um fato histórico onde o pesquisador possa explorá-lo levando em consideração outros aspectos, que não o da operação de guerra em si²⁶. Para analisar como foi aplicado a logística no transcorrer da guerra baseamos no relatado no *Diário pessoal do Almirante Visconde de Inhaúma durante a guerra da tríplice aliança: (dezembro de 1866 a janeiro de 1869)*²⁷ de autoria de Ignácio Joaquim José, Visconde de Inhaúma.; e os diários do exército em operações do Marquez de Caxias. Em contrapartida, o posicionamento paraguaio sobre o conflito é extraído do depoimento de George Thompson *A guerra do Paraguai*²⁸, engenheiro civil, comissionado em tenente-coronel e encarregado do serviço de engenharia de Lopez, a cujo Estado-Maior pertenceu, o seu depoimento contido na obra tem sua importância por ter o autor vivido a guerra, assim como os demais, mas com a visão do lado oponente. Somados a essas fontes primárias utilizei a documentação oficial e pessoal existente no acervo do Arquivo Tamandaré²⁹; e os Relatórios dos Ministros da Marinha em especial de 1864 a 1866, que constituem registro de época e que balizam este estudo como se pode verificar no trecho transcrito do Relatório de 1865:

*“Tudo está calculado e previsto. O bravo vice-almirante, commandante em chefe da esquadra, justifica-se plenamente das sôfregas e irrefletidas censuras, que se fazia à sua pretendida demora longe do teatro da guerra, provando pelos factos, que, na deficiência dos elementos que organizou inteligentemente, sem o poderoso auxilio dos encouraçados, serão menos efficazes, na execução e resultados, os planos concebidos e deliberados contra o inimigo...”*³⁰

²⁶ “A guerra em todos os tempos preocupou o espírito do escritor sob o ponto de vista administrativo, político, militar e médico. Ao encetar-se a campanha do Uruguai, e Paraguai, tivemos sempre em vista apresentar ao Governo do nosso país um trabalho mais extenso, e minucioso, do que o exigido pelos regulamentos aos Chefes de Saúde das esquadras em operação de guerra. Estudos importantes reclamavam a confecção desse trabalho, que consistia na apreciação médica e cirúrgica dos fatos mais importantes da campanha, onde a corporação médica tanto se distinguiu. Clima, elementos de guerra, moléstias próprias do país, estudos reclamados pela cirurgia, ofereciam vasto campo às nossas observações. Tudo era novo, a cirurgia reclamava atenções especiais, a criação de Hospitais de sangue despertava o cuidado daquele, sobre quem pesava a árdua missão da direção do serviço médico em campanha” Op. Cit nota 18.

²⁷ INHAÚMA, Ignácio Joaquim José, Visconde de *Diário pessoal do Almirante Visconde de Inhaúma durante a guerra da tríplice aliança: (dezembro de 1866 a janeiro de 1869)*. Rio de Janeiro: G. De Andrea Frota, 2008. 394p;

²⁸ THOMPSON, George *Guerra do Paraguai. Coleção de temas brasileiros*. Vol. 8. Rio de Janeiro: Conquista. 1968.

²⁹ O Arquivo Tamandaré, composto de dezessete volumes de dimensões diversas, que totalizam cerca de 1.500 documentos primários referente a vida operativa de Joaquim Marques Lisboa.

³⁰ Relatório do Ministro da Marinha, 1865. p 13.

Se concordarem com Toynbee³¹ de que “história não é uma situação, história é uma viagem”, convido então que participem dessa viagem ao momento histórico do preparo logístico da Marinha Imperial na Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai.

³¹TOYNBEE, Arnold . *A Study of history*. Londres: Oxford University Press, 1972.

Capítulo I

Transmigração da Instituição Marinha

“O Brasil é um prolongamento – sendo também a coroação - da admirável aventura marítima dos portugueses. Foi o que as armadas permitiram que fosse: essa imensa linha da costa, que corresponde à hipotenusa na triangulação continental; base e condição da conquista subsequente da terra. Condição de unidade: base de ocupação”. Pedro Calmon³².

A transmigração da Família Real portuguesa para sua colônia brasileira, possibilitou a união das diversas províncias em um sentimento comum, fortificando a identidade de costumes, da língua e da religião, promovendo assim, nos alicerces das instituições portuguesas, a estruturação nacional brasileira. Esse movimento foi o ponto de partida para o processo de independência no qual se apoiou e manteve as estruturas vindas juntamente com a família Real portuguesa, no caso desse estudo foi a instituição Marinha.

Conforme indica Maria Fernanda:

“...tanto a transferência da Corte portuguesa quanto o processo de independência de 1822, este acompanhado pela opção ao constitucionalismo, que refletia as aspirações liberais expressas na Carta de 1824, representaram marcos irrefutáveis no que se refere à história política brasileira, no sentido de que, naquele momento, iniciava-se a construção formal das instituições que integraram a monarquia brasileira, a qual, entre avanços e recuos, seguiria o já padrão europeu do Estado-nação...

“Nesse sentido, observa-se que as raízes do modelo brasileiro não podem ser buscadas apenas no processo que conduziu à Independência em 1822, nos turbulentos anos das regências, ou no movimento regressista que levou a declaração da maioria do imperador Pedro II em 1840. Suas origens devem ser investigadas no longo processo de constituição e desenvolvimento das elites brasileiras ainda no período colonial e nas práticas políticas e administrativas do Antigo regime e sua influência na Colônia, em suas relações com o modelo da monarquia absolutista europeia e, mais tarde, nos embates com o ideário iluminista/liberal de fins do

³²CALMON, Pedro *História Naval Brasileira* – Introdução - Primeiro volume Tomo I – 1975.

século XVIII”³³.

Pretendo, portanto, nesse primeiro momento apresentar os aspectos importantes que representou para a formação da Marinha do Brasil, a transmigração da Família Real. Citando as palavras de João Carlos Gonçalves Caminha:

“Mais do que uma evacuação de forças e elementos do território europeu para o Continente Americano, a vinda da família real representou uma transferência de instituição. O transplante do poder lusitano para o Rio de Janeiro teve consequências cuja importância nunca deixou de ser salientada e compreendida. Destaque-se entre elas, a fixação em solo brasileiro do embrião de onde se originaria, década e meia após, a Marinha Imperial brasileira”³⁴.

Mas onde tudo começou?³⁵ Poderíamos dizer que com a preocupação moderna de prever para prover, D. Dinís³⁶, fundou, na Leiria, uma povoação de nome Paredes, destinada à construção de barcos à pesca, obrigada a manter no mar pelo menos seis caravelas aprestadas, às suas custas, sendo que os pinheirais garantiriam matéria-prima para a construção naval. Já em 1336 e 1337, verifica-se a atuação da esquadra portuguesa nas hostilidades existentes entre Portugal e Espanha.

Com a crescente especialização da marinha e o abandono progressivo dos navios a remos no Atlântico, à Coroa tornou-se necessário orientar e estimular uma força capaz de lhe assegurar mobilidade diante de adversário poderoso. É por esse motivo que, em 1377, a 6 de junho, o rei D. Fernando de Portugal³⁷ concedeu extensa carta de privilégios, rara na época, àqueles que, sendo

³³MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar: um estudo sobre política e elites a partir do Conselho de Estado (1842-1889)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007. P-44.

³⁴CAMINHA, João Carlos Gonçalves *Formação da Marinha Imperial*. in. Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil, nº 10, Dezembro, 1974. p 7.

³⁵ SCARVADA, Levy *A História do Corpo de Suboficiais da Armada*. in. Subsídios para a História Marítima do Brasil: desde a fundação da nacionalidade lusitana, no século XII, assinala-se a existência de movimentos navais em Portugal, sendo naquele século que se ensaiara a organização da sua Marinha, com a contratação de um armador genovês, Emanuel Pessangña, contratado com o título de almirante, tinha por obrigação formar uma esquadra de galés, para a qual deveria ter sempre prontos vinte alcaides (capitães combatentes) e arraies (patrões de galés, os pilotos, os que atendiam ao governo e manobra desse tipo de navio, cuja propulsão à época era a remo).

³⁶ No reinado de D. Dinís (1279-1325) podemos destacar os seguintes esforços para o fomento da navegação: a criação de um centro de cultura, os “Estudos Gerais”, encarregado de ensinar matemática, geografia, cosmografia, astronomia, que contribuiu para formação de navegadores e viajantes; a instituição dos seguros marítimos; a criação e nomeação do primeiro almirante português, Nuno Fernandes Cogominho. Alguns historiadores acreditam que foi no governo de D. Diniz que se firmou o primeiro tratado comercial entre Inglaterra e Portugal. Através de cartas endereçadas à Inglaterra, o rei português conseguiu estabelecer alianças de mútuo apoio entre os dois governos. Ver MORAIS, Tancredo Octávio Faria de. *História da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Clube Militar Naval, 1940, p. 75 e 80-81.

³⁷O rei D. Fernando I (1367-1383) foi responsável por nacionalizar a navegação marítima ao conceder benefícios e isenção de impostos aos que se habilitassem a construir ou comprar navios; criou uma bolsa marítima visando a

seus súditos, construíssem e mantivessem naus, possibilitando seu emprego em campanhas militares.

Desta forma a Marinha passou a ser elemento-chave na defesa do reino. Contudo, ter uma esquadra não era suficiente: era preciso comandá-la, aprovisioná-la e, enfim, torná-la permanente e com uma maior organização. Em 1384-5, diante da crise nacional acarretada pelos choques com a Espanha e o fim da dinastia de Borgonha³⁸, assistiu-se ao desenvolvimento da Marinha portuguesa como expressão de um estado nacional em expansão, apoiada e prestigiada.

D. João I³⁹, ciente de que a expansão terrestre estava vedada a Portugal, buscou o oceano e o comércio marítimo. Dentre os reis portugueses, os que mais prestigiaram a sua Marinha, no tocante a evolução técnica, foram D. Diniz, que assegurou pessoal qualificado e matéria-prima e D. Fernando, encorajando ao máximo a navegação pela ação incentivadora e orientadora do Estado.

O aparecimento de várias instituições navais foi fruto natural da emergência do estado nacional Português, que identificou a Marinha como um instrumento de preservação e expansão dos interesses nacionais. Já no governo de D. Maria I⁴⁰ elevou o valor das forças navais a um nível nunca atingido, desde os finais do século XVI, devido à zelosa diligência do Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro; mantendo-se à frente dos destinos da Armada durante mais de 25 anos (1770-1795)⁴¹, procedeu a uma completa renovação da esquadra e à modernização da organização e das infra-estruturas de apoio. As razões que motivaram o desenvolvimento da Armada seriam a ameaça de guerra com a França; a proteção do comércio, principalmente com o Brasil; a proteção das costas metropolitanas contra a crescente ousadia dos corsários berberes e franceses; e a proteção dos territórios portugueses no Oriente.

Dentre as transformações institucionais implementadas citamos a substituição do cargo de Provedor dos Armazéns da Guiné e Índia pelo de Intendente dos Armazéns, terminando desta feita,

arrecadação de capital entre todos os armadores de Lisboa e do Porto a fim de indenizar os navegantes que sofressem algum acidente no mar ou tivessem prejuízos durante suas viagens; atribuiu-se também a D. Fernando a criação do cargo de “capitão-mor do mar”. Ver MORAIS, Tancredo Octávio Faria de. *História da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Clube Militar Naval, 1940, p. 77 e 83 e SARAIVA, José Hermano. *História concisa de Portugal*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1980, p. 115.

³⁸Foi a primeira dinastia a reinar Portugal iniciada com D. Afonso I (1139-1185), cujo último rei foi D. Fernando (1367-1383).

³⁹D. João I foi o primeiro rei da dinastia de Avis no trono português. Durante seu reinado (1385-1433) deu início o processo de expansão marítima de Portugal. Ver AMEAL, João. *Breve Resumo da História de Portugal*. Lisboa: 196?, p. 36.

⁴⁰Rainha de Portugal da dinastia de Bragança (1777-1816).

⁴¹Martinho de Melo e Castro (1716-1795) – Durante o período que esteve à frente da Secretaria de Estado e Negócios da Marinha e Ultramar, organizou o quadro de oficiais, melhorou os estudos do respectivo curso, criou a Companhia de Guardas-Marinha, reorganizou o Arsenal, desenvolveu a Cordoaria Nacional, enfim fez tudo o necessário para que a Marinha de Guerra portuguesa readquirisse o lugar honroso que suas tradições e a extensão dos seus domínios ultramarinos exigiam. Só do arsenal de Lisboa, de 1788 a 1795, foram lançados à água dezoito navios, e seis das antigas naus foram reparadas e algumas quase reconstruídas de 1792 a 1799. Faleceu aos 79 anos a 24 de Março de 1795, sendo substituído (Decreto de 7 de Setembro de 1796) por D. Rodrigo de Sousa Coutinho.

a transmissão hereditária daquele cargo; para dirigir a administração e contabilidade, foi criada a Contadoria dos Armazéns da Guiné e Índia que mais tarde (Alvará de 3 de Junho de 1793) passou a designar-se por Arsenal de Marinha⁴²; a instituição do Conselho do Almirantado com a função de presidir a direção superior dos assuntos da Marinha e da administração naval (Decreto de 25 de Abril de 1795), sendo constituído por um presidente e quatro vogais, escolhidos entre os mais graduados oficiais da Armada; o quadro de oficiais foi definido e constituído por 4 chefes de esquadra (hoje vice-almirantes), 8 chefes de divisão (hoje contra-almirantes), 30 capitães-de-mar-e-guerra, 30 capitães-de-fragata, 70 capitães-tenentes, 140 primeiros tenentes e 140 segundos tenentes, e fixaram-se os respectivos vencimentos; foi criada a Real Junta da Fazenda da Marinha como o organismo de gestão do que concernia à construção e recepção dos navios; e à Real Fábrica de Cordoaria, competia garantir o abastecimento de amarras, cabos, massame, poleame e velame e toda a palamenta necessária às marinhas de guerra e mercante. Fundou-se o Arsenal da Bahia, no Brasil e foi reorganizado o Arsenal da Índia, em Goa, considerados importantes bases de apoio à operacionalidade e equipamento dos navios. Em 1782, foi criada a Companhia Real dos Guardas-Marinhas e a respectiva Academia Real dos Guardas-Marinhas, para a formação académica e prática dos futuros oficiais, tendo em vista melhorar a preparação daqueles oficiais para guarnecer os novos navios.

Ordenou ainda Melo e Castro que se realizassem trabalhos hidrográficos para a obtenção de cartas da costa de Portugal e planos das barras e portos. Para cooperar nesta missão foi criada (1798) a Sociedade Real Marítima Militar e Geográfica para o Desenho, Gravura e Impressão das Cartas Hidrográficas, Geográficas e Militares, com a incumbência do levantamento e publicação das cartas hidrográficas e militares⁴³. Na sequência das iniciativas de melhorias das infra-estruturas de apoio à Armada Real, foi criado (Alvará de 27 de Setembro de 1797) o Real Hospital de Marinha, destinado exclusivamente ao pessoal de Marinha.

Devido ao impulso empreendido, a Armada Portuguesa contava, no virar do século XIX, com 65 navios de alto bordo além de outros de menor porte (14 naus, 23 fragatas, 3 corvetas, 17 brigues e 8 charruas). Isto significava, um efetivo em pessoal embarcado de cerca de 800 oficiais e 20.000 homens numa população de 3.100.000 habitantes⁴⁴.

No início do século XIX, o pessoal pertencente à Marinha de Guerra de Portugal subdividia-

⁴²A construção do dique do Arsenal, que foi uma das primeiras docas secas da Europa, para reparar e carenar os navios de guerra foi outra importante medida deste período e onde foram praticamente reconstruídos alguns navios de linha.

⁴³ Sendo as cartas hidrográficas os documentos de maior importância para a navegação, sua produção tornou-se o principal objetivo da Sociedade.

⁴⁴O Exército da época, com um efetivo oficial de 40.000 homens, não conseguia mobilizar mais de 25.000.

se nas seguintes categorias: oficiais de Marinha e oficiais de tropa de Marinha⁴⁵; oficiais de proa⁴⁶; marinhagem⁴⁷; pessoal da tropa⁴⁸; pessoal dos arsenais; e os cirurgiões e capelães.

Desde cedo os dirigentes lusitanos⁴⁹ procuraram incentivar o desenvolvimento da indústria naval nos portos de sua colônia, com a criação de arsenais em Salvador (1550), em Belém (1771), e no Rio de Janeiro (1763), onde foram construídos navios de boa qualidade.

No Arsenal do Rio de Janeiro, situado na praia de São Bento, foi construído, por ordem do Vice-Rei Conde da Cunha⁵⁰, a nau *São Sebastião* (fig.:3), lançada ao mar em fevereiro de 1767. Mas foi a partir de 1808, com a chegada da Corte portuguesa, que se observa positivas mudanças nesse Arsenal, principalmente no que tange a capacidade de apoio a Esquadra. Registros informam que se tornara tão ativo o Arsenal de Marinha (fig.:4) que ali se trabalhava aos Domingos e dias santos.

⁴⁵ Eles tinham carta-patente assinada pelo monarca, eram de maior *status* na corporação, e possuíam mais estudos realizados em cursos regulares, eram oriundos da Companhia dos Guardas-Marinhas que, além dos estudos especiais, eram de origem nobre ou filhos de Capitão-de-Mar-e-Guerra ou Coronel do Exército, se consideravam a ciência junta à nobreza.

⁴⁶ Intermediários entre os oficiais de patente, a marinhagem e a tropa de Marinha. Grupo de oficiais procedentes da classe dos Voluntários da Academia Real de Marinha, os quais só obtinham esta qualificação sendo premiados após dois anos na Academia, representavam a ciência da arma.

⁴⁷ Conjunto dos marinheiros que executavam a bordo as fainas e tarefas marinheiras, divididos em duas especialidades, a classe dos Sargentos-de-Mar-e-Guerra, e a classe de Pilotos, aprendiam a profissão no próprio serviço, sem nenhuma formação escolar.

⁴⁸ Destinados a executarem as tarefas de artilheiro, fuzileiro e artífice.

⁴⁹ Isso devido a posição estratégica do Brasil em relação à rota da Índia e a abundância de madeira de boa qualidade fez com que, a Coroa incentivasse a instalação de estaleiros, para atividade de reparo e de construção. As primeiras embarcações de modelo europeu construídas no Brasil foram dois bergantins feitos no Rio de Janeiro em 1531, onde também se construiu por volta de 1670 a Nau Padre Eterno, tida como o maior navio do seu tempo em todo mundo.

⁵⁰ D. Antônio Alvarez da Cunha, o Conde da Cunha, tinha a missão de fortalecer militarmente a Colônia e, principalmente, o Rio de Janeiro. Entre outras medidas, decidiu fundar um estaleiro. O local escolhido foi a praia, ao sopé do Mosteiro de São Bento, cujos terrenos haviam sido doados ao governo em escritura. A data da fundação, 29 de dezembro de 1763.



Fig.3
Nau São Sebastião.

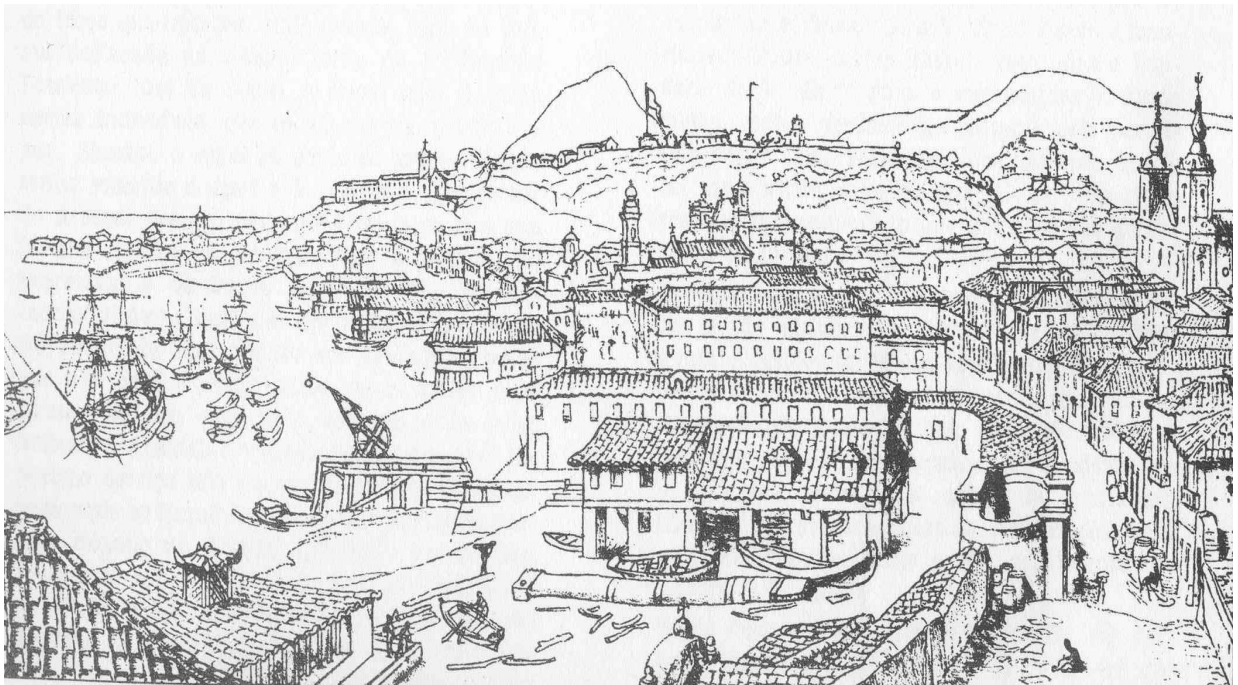


Fig.:4
Arsenal de Marinha da Corte tomada do adro do Mosteiro de São Bento.

Mas o que motivou a transmigração da instituição?

Emergindo das dificuldades do período revolucionário (1789-1799), a França erguia-se perante a Europa aristocrática com o “Grande Exército” chefiado por Napoleão Bonaparte. As notáveis vitórias militares francesas subjugarão a maior parte do Velho Mundo e esse expansionismo teve repercussões intensas na própria América, abrindo caminho para a emancipação política das colônias Ibéricas.

As guerras napoleônicas (1804-1815) foram caracterizadas por dois aspectos: o primeiro na luta de uma nação burguesa contra uma Europa aristocrática; e o segundo na luta entre França e Inglaterra. Com a derrota da Marinha francesa na Batalha de Trafalgar (1805) para a inglesa, decide Napoleão investir contra seus inimigos continentais (Áustria e Prússia) e, ao tomar Berlim, iniciou guerra econômica à Inglaterra, estabelecendo em 1806 um “bloqueio continental”.⁵¹ Os demais Estados europeus foram concitados a aderir ao bloqueio, dentre eles Portugal.

Portugal sempre manteve laços comerciais com a Inglaterra e a sua não-adesão ao bloqueio⁵² foi determinante para a decisão de sua invasão por Exército francês. Ao saber da aproximação do exército invasor de Napoleão, o Conselho de Estado com o Príncipe Regente D. João acordam na retirada para o Brasil, em novembro de 1807.

1-1 A estruturação da instituição Marinha no Rio de Janeiro -

Instalada a Corte, em março de 1808, necessário era que de pronto se organizasse a administração pública e se instalassem também as diversas repartições. No tocante a Marinha, o primeiro decreto expedido data de 11 de março de 1808, onde é confirmado no cargo de Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos D. João Rodrigues de Sá e Menezes, então Visconde de Anadia, sendo instalada a respectiva Secretaria de Estado, nos moldes ao estipulado pelo Alvará de 1736, que tinha organizado em Portugal uma Secretaria de Estado e Negócios de Marinha.

Na sequência foi criado o Quartel General da Armada, no qual seu titular tinha por missão dividir as responsabilidades administrativas com o Ministro da Marinha, tratava-se de similar criado em Lisboa em 1807, pela necessidade de haver uma autoridade em que o Ministro da Marinha delegasse parte de seus poderes, como Presidente que lhe competia ser do Conselho do Almirantado, criado em 25 de abril de 1795. O lugar de Major General da Armada deveria ser

⁵¹O Decreto de Berlim, assinado em 1806, estabelecia o bloqueio continental. Tratava-se de medidas protecionistas, pelas quais países europeus associados à França deviam abster-se de importar mercadorias inglesas.

⁵²Pela Convenção Secreta de Londres, de 1807, entre a Inglaterra e Portugal, decidiu-se, dentre outras providências, a mudança da sede da monarquia portuguesa para o Brasil e a assinatura de novo tratado de comércio quando da sua chegada.

sempre ocupado por um oficial de patente não inferior a Chefe de Esquadra, e a secretaria da repartição do dito Major General denominar-se-ia Quartel General da Marinha. Segundo a leitura da legislação vigente, verifica-se que a atribuição do titular do Quartel General da Armada abrangia a organização, regulamento e funcionamento da saúde, do Arsenal, dos navios, da Intendência, do pessoal⁵³ e até da Academia de Marinha.

A ele se seguiu a instalação do Conselho Supremo Militar, da Contadoria de Marinha e da Intendência da Marinha. Criou-se ainda um hospital, núcleo base do que veio a ser o Hospital Central da Marinha, e fundou-se o Arquivo Militar.

Com a corte, embarcada na Nau *Conde D. Henrique*, veio a Academia Real dos Guardas-Marinha, com todo o seu pessoal, professores e alunos, acessórios de ensino e uma considerável biblioteca. Aqui chegando, foi instalada em dependência do Mosteiro de São Bento, reiniciando os trabalhos acadêmicos em fevereiro de 1809.⁵⁴

Outro componente básico que acompanhou a Família Real ao Brasil, foi a Brigada Real da Marinha, uma organização militar que começou a demonstrar sua razão de ser no passar dos séculos XVII e XVIII nas marinhas europeias, visando o aumento da potencialidade do navio de guerra. O seu desembarque no Rio de Janeiro é considerado o marco zero da história dos Fuzileiros Navais, sendo a Brigada Real sua célula-mater. Da metrópole veio também, um crescido número de operários de machado, ferreiros de forja e lima, latoeiros, fundidores e cordeiros.

O desenvolvimento que a Marinha portuguesa teve durante a permanência da Família Real no Rio de Janeiro, não só foi relevante, sobretudo neste centro naval em que sob as imediatas vistas da coroa funcionou a administração naval, como também contribuiu para vincular por estreitos laços grande parte do pessoal naval à terra que os recebera com gentil hospitalidade.

Assim, quando da Proclamação da Independência permaneceram intactas as instalações navais estabelecidas no Rio de Janeiro desde 1808, ou seja, o próprio Ministério da Marinha, a Intendência, Contadoria e Auditoria, o Conselho Supremo Militar, o Hospital da Marinha, a Academia de Marinha, o Arsenal e seus estaleiros⁵⁵.

A frota portuguesa que deixou Portugal em 29 de novembro de 1807 era composta de 23 navios de guerra e 31 navios mercantes. Esses navios de guerra eram 8 naus – navios de linha,

⁵³Na Coleção de Legislação encontramos registro de ordens referente as tarefas dos Ajudantes do Intendente da Marinha em relação aos trabalhos desenvolvidos nos Arsenais, no tocante ao ancoradouro, conservação dos cascos e mastreação, limpeza dos navios, guarda em paiol apropriado do material como poleame e cabos, inspeções regulares do material, revista de pessoal, dos navios no tocante a arrumação e limpeza, Escala de Serviço: seis em seis horas, grupo de vigilância ao redor das embarcações feita pelo pessoal de serviço; além da regulamentação das ações do Intendente da Marinha, e da autorização de matrícula na Academia de Marinha .

⁵⁴A Escola Naval do Brasil tem sua origem direta na Academia Real dos Guardas-Marinha.

⁵⁵VALE, Brian. *Estratégia, Poder Marítimo e a criação da Marinha do Brasil-1822-23*. in. Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil. Nº 4. Dezembro, 1971. p.8 .

fortemente armados, com 64 a 79 peças de artilharia; 4 fragatas – com 40 a 48 peças; 5 brigues – de dois mastros, armados com 18 a 24 peças; e navios menores: 3 escunas e 3 charruas. Ao proclamar-se o Império, os navios de guerra portugueses, ainda surtos no porto do Rio de Janeiro, compuseram a primeira esquadra brasileira. Foram eles os seguintes: nau *Martim de Freitas*, *Vasco da Gama* e *Príncipe Real*; fragatas *Sucesso*, *União* e *Real Carolina*; corvetas *Maria da Glória* e *Liberal*; brigue *Reino Unido* e mais alguns pequenos navios sem valor como navios de guerra. Posteriormente, à medida que a independência ia sendo firmada nas províncias, o brigue *Infante D. Miguel*, no Maranhão, a fragata *Imperatriz*, no Pará, e a fragata *Thetis* na Cisplatina, arvoraram também a bandeira brasileira.

Os nomes de alguns destes navios foram mudados: a nau *Martim de Freitas* recebeu a denominação de *Pedro I*, tornou-se a capitânia da esquadra e, foi a seu bordo içada pela primeira vez em um navio da jovem nação, a Bandeira Imperial, a 10 de outubro de 1822; a fragata *Sucesso* passou a ser denominada de *Niterói*; a *Real Carolina* de *Carolina*, a *União* foi nomeada de *Ipiranga*, e o brigue *Reino Unido* passou a ser chamado de *Guarani*. Portanto, o primeiro navio que se denominou navio de guerra brasileiro nada mais era do que um navio de guerra português, com a Bandeira Imperial auriverde içada no penol da carangueja: a sua oficialidade, a sua guarnição, os usos e costumes de bordo, tudo tinha vindo de Portugal, tudo era português. O mesmo ocorreu com todos os estabelecimentos, repartições, leis, regulamentos e ordens que vigoraram na repartição da Marinha nos primeiros anos do Império: tudo veio da autoridade portuguesa e só depois foi sendo alterado para atender as novas necessidades.

- 1.2 - Os Portugueses na Marinha do Brasil⁵⁶:

Quando soou o grito de liberdade nesta parte da América, poucos foram os oficiais da Marinha portuguesa que de estação no Brasil preferiram regressar a Portugal; para muitos deles já de longo tempo era o Brasil uma pátria. Calorosamente aderiram à nova nacionalidade grande número de oficiais, de guardas-marinha e de aspirantes; o pessoal artístico do Arsenal do Rio de Janeiro e bem assim os das repartições navais continuaram nos seus encargos; as tropas de Marinha – batalhão de artilharia – bem como as guarnições dos navios surtos nos portos passaram ao serviço do novo Império. Somente a esquadra que estacionava na Bahia permaneceu fiel à sua bandeira, e bem assim a guarnição de uma escuna que fazia parte da esquadilha estacionada em Montevideú.

O número dos oficiais de mar que espontaneamente passaram ao serviço do Império montou

⁵⁶Os oficiais estrangeiros, contratados por ocasião da Independência, não se preocuparam em preparar a organização técnica e administrativa da Marinha, sendo sua missão comandar e tripular navios e com eles atacar os portugueses que se opunham ao ideal de emancipação, expulsando-os da terra e dos mares que pertenciam ao novo Império, por isso que seu estudo não será contemplado na presente análise.

98, dos quais dois Vice-Almirantes, dois Chefes de Esquadra, um Chefe de Divisão, 10 Capitães-de-Mar-e-Guerra, 21 Capitães-de-Fragata, 18 Capitães-Tenentes, 15 Primeiros-Tenentes, e 29 Segundos-Tenentes. O número que se retiraram para Portugal foi de apenas 23 não entrando nesta contagem os da esquadra da Bahia. Nos *Apontamentos para História da Marinha de Guerra Brasileira* por Teotônio Meireles, vêm-se reproduzidas algumas cartas de adesão, das quais extrai, como exemplo, pequeno trecho referente a adesão do Capitão-Tenente Fernando José de Mello, por considerar que bem retratou o ambiente da época:

“Vim para o Brasil em 1800: no Brasil fui promovido a Segundo-Tenente, a Primeiro-Tenente e a Capitão-Tenente; no Brasil casei-me com uma senhora brasileira, de cujo matrimônio tenho filhos. Consentindo o serviço, não fosse eu nomeado para a esquadra que conduziu a Sua Majestade Fidelíssima a Portugal, nem para outro navio que se destinasse aquele Reino: assim aconteceu; não são com tudo estes os motivos mais fortes, que me decidiram sem hesitar a aderir a tão justa causa do Brasil”.

“É a razão, que despida de prejuízos se convenceu desde tempo imemorial que a causa do Brasil era a mais justa...”

Como exemplo dos portugueses⁵⁷ que aderiram a causa podemos citar alguns nomes dentro os quais cinco que ocuparam a pasta da Marinha, como Manuel Antonio Farinha (Conde de Souzel), Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 1821-2; Diogo Jorge de Brito, por ocasião da independência comandou a fragata *Real Carolina*, promovido a Chefe de Divisão, em 1823, assumiu, entre outros o comando da Companhia dos Guardas-Marinhas, e da Nau *Pedro I*, exerceu o cargo de Ministro de Estado e Negócios da Marinha, de 20/11/1827 a 15/06/1828; Miguel de Sousa Melo e Alvim Ministro de Estado dos Negócios da Marinha de 1828 a 1829, presidente da Província de Santa Catarina entre 1829 e 1831, e da Província de São Paulo em 1841; Jacinto Roque de Sena Pereira era Capitão-Tenente por ocasião da Independência, foi Ministro de Secretário de Estado dos Negócios da Marinha em 1839 a 1840; e Joaquim José Ignácio, o Visconde de Inhaúma, participe de diversos eventos relacionados à história naval brasileira, exerceu importantes comandos e comissões do qual destaco a de Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, em 1861-2, e comandante da Esquadra em Operações de Guerra contra o governo do Paraguai.

Outros exemplos de oficiais também de origem lusitana que ocuparam cargos de relevância

⁵⁷ O juramento da Constituição outorgada pelo Imperador foi prestado por parte dos oficiais na Capela do Arsenal, segundo Juvenal Greenhalgh, em 5 de abril de 1824, e o do pessoal do Arsenal no dia 7.

dentro da estrutura naval são: Eliziário Antônio dos Santos (Barão de Angra), ao longo de sua carreira, serviu em diversos navios da esquadra, tendo desempenhado importantes comissões como a do comando da Fragata *Amazonas*, (primeiro navio de grande porte a vapor utilizado pela Marinha). Por ocasião da Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai, comandou a Segunda Divisão da Esquadra em operações de guerra no rio Paraguai, tendo participado dos combates contra as fortalezas de Curuzú e Curupaiti, assumiu em 1869 o comando em Chefe da Esquadra em Operações de Guerra no Paraguai, foi ainda Encarregado do Quartel General da Marinha; Francisco Manoel Barroso da Silva (Barão do Amazonas), bravo comandante da divisão naval que derrotou a esquadra paraguaia no Rio Paraná, próxima a embocadura do Riachuelo, em 11 de junho de 1865, se distinguiu nas várias comissões que exerceu; Frederico Mariath, como Capitão-de-Fragata comandou as forças navais estacionadas no porto da Colônia do Sacramento (1827-8), por ocasião da revolta da Cabanagem, comandou no período de 1836-7 a Divisão Naval estacionada no Pará; João Maria Wandenkolk (Barão de Araguaí), a família Wandenkolk teve mais dois membros na Marinha, José Eduardo Wandenkolk, e já na República, Eduardo Wandenkolk, que foi Ministro da Marinha; José dos Santos Primeiro, era Primeiro-Tenente, construtor naval, em 1822, aderiu à causa do Brasil e assim respondeu a consulta que lhe foi dirigida pelo Quartel General da Marinha, em 31 de dezembro de 1822:

“Todos sabem que fui empregado por Decreto do Nosso Bom Rei o senhor D. João VI, pouco antes de sua retirada para Lisboa, e, portanto é ainda muito de perto que existe a lembrança com que carinhosamente amava seus fiéis Vassallos, causa bem capaz de enfatuar qualquer homem de bem e religioso, que sempre se funda na obediência e gratidão; princípios que sempre governaram a melhor, ainda que menor parte do Mundo; por isso afirmo com bastante razão que quem ama o Régio Pai ama o Régio Filho”:

“Eis a carreira que me levará às barreiras da morte, confessando fidelidade ao Muito Poderoso D. Pedro I, Imperador do Brasil, continente que prometo fazer prosperar pela minha arte, uma vez que me seja propício o auxílio”.

Não poderia deixar de citar Luis da Cunha Moreira, apesar de brasileiro nato, era filho de oficial português que acompanhou a transmigração da Família Real para o Brasil. Cunha Moreira ingressou na Marinha portuguesa, lutou nas guerras napoleônicas e, em 1809, participou da ocupação de Caiena, evento que caracterizou a represália portuguesa a invasão francesa em

Portugal. Em 1822, devido a sua nacionalidade e competência profissional foi nomeado Ministro Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, e a ele coube a manutenção e aprimoramento da estrutura naval no primeiro momento do novo Império.

No tocante ao pessoal subalterno, não foi encontrado registro escrito de adesão, provavelmente devido a forma como se processava a sua incorporação no serviço ativo e a sua origem. Até a criação das Companhias Fixas de Marinheiros, em 1836, as guarnições dos navios eram constituídas por marinheiros engajados voluntariamente ou contratados (em geral estrangeiros contratados por ocasião da Independência); marinheiros recrutados à força, entre tripulantes das embarcações mercantes⁵⁸ ou entre vagabundos, criminosos, etc. Também operários para os arsenais de Marinha eram recrutados por esse processo; entre o grande número de presos recrutados pelas patrulhas policiais, o chefe de polícia selecionava aqueles cujas profissões eram as requeridas e os enviava ao Inspetor do Arsenal.

Outras vezes, a mingua de pessoal na ativa, recorria o governo a marujos estrangeiros assalariados, já o recrutamento forçado como é natural, foi sempre encarado com particular antipatia e forte repulsão por toda parte; pois além dos inconvenientes dos processos violentos, brutais, acarretava o prejuízo para a marinha mercante que não tinha onde buscar pessoal apto a seu serviço.

Segundo Boiteux⁵⁹, na estrutura da Marinha real portuguesa, antes de Pombal, a maruja Del-Rei, pouco se diferenciava dos marinheiros mercantes quanto até ao armamento, pois lhes era comuns nas viagens de longo curso, compartilhar dos riscos das crespas arrancadas contra corsários e piratas, os celebres irmãos da casta e falsificadores. A figura, pois dos marujos dessa época algo remota “a uma silhueta vaga impressiva, uma sorte de gravura grosseira cujos contornos são apenas perceptíveis, distinguindo-se tão somente dos traços gerais da espécie”.

Mais tarde, continua Boiteux, então, já será possível “distinguir com maior precisão senão a figura exata do marujo, pelo menos seus traços principais; o meio pode ser reconstituído e se os traços peculiares a tal individuo nos escapam, os documentos oficiais permitem fixar os caracteres da carreira, indicar os hábitos, as ocupações, o armamento, o equipamento, a soldada e a alimentação do marinheiro e de encontrar, com surpresa, a bordo daqueles navios detalhes de serviço, particularidades que de ano para ano vieram perpetuando-se ate os nossos dias”.

A organização militar portuguesa, no alvorecer do século XIX, baseava-se no “Regimento Provisional da Armada”, 1736, e nos “Artigos de guerra”, com força de lei posto em execução a 18 de setembro de 1799 e que vieram substituir o “Regimento mandado observar pelos capitães de mar

⁵⁸ O soldo (ordenado) pago nos navios mercantes era superior ao pago pela Marinha.

⁵⁹ BOITEUX, Lucas Alexandre. *O Marinheiro da Independência*. in. Jornal do Commercio – Domingo, 31 de março de 1935.p 8.

e guerra em 24 de março de 1736”. Além desses, tinham aplicação a bordo o regulamento militar de infantaria unicamente naquelas partes que ele possa ser aplicável, o regimento para o exercício da disciplina dos regimentos de infantaria dos exércitos de sua majestade e o regulamento dos cirurgiões. O que sabemos ainda não havia sido introduzido em Portugal e suas colônias a inscrição ou arrolamento marítimos, compreendidos neles o pessoal Ribeirinho, os que abraçavam a vida do mar ou se dedicavam a carreira ou misteres a ela correlatos.

Na tentativa de suprir os navios, em 1823, mandou-se recrutar mercantes, e admitir como Marinheiro e Grumetes os escravos oferecidos pelos seus senhores, abonando-se a estes as competentes gratificações; e, pelo decreto de 2 de julho de 1825, mandou-se comprar escravos para servir a bordo dos navios da esquadra. Esgotada esta fonte, recorreu-se, então, às prisões. Assim, o decreto de 21 de março de 1823, substituiu as penas dos presos da nau presiganga a fim de serem eles empregados como soldados e marinheiros. Havia, ainda em último caso, o recurso da anistia e do perdão; o decreto de 29 de fevereiro de 1810 perdoou todos os desertores da Armada; e o de 6 de dezembro de 1822, concedeu perdão dos soldados da Artilharia da Armada, que se achavam desertados.

No tocante à composição das tripulações, temos dados referentes a Corveta *Maria da Glória*⁶⁰, onde encontramos esparsos registros de grumetes de origem portuguesa que seguiram carreira na Marinha Imperial, a saber: José Maria, permaneceu no serviço naval até o ano de 1848, tendo servido como mestre e contra-mestre em diversos navios da Esquadra; Manoel Francisco, em 1852 era mestre do Brigue-Escuna *Guararapes*; José Rodrigues, em 1858 era 3º Maquinista da Barca a vapor de reboques *Empreendedor*; José Gonçalves teve longa carreira, em 1849 era Mestre da Corveta *Dois de Julho*; e Antônio Pimenta ocupou o cargo de Patrão Mór do Porto do Rio de Janeiro em 1858 e em 1859 lecionava a disciplina Aparelho da Escola de Marinha. Sobre essa mesma tripulação, relata Boiteux que era de qualidade questionável, compondo-se da pior classe de portugueses, com quem a porção brasileira da gente mostrava repugnância em misturar-se.⁶¹

Entendendo que a composição da instituição Marinha na Independência era uma natural continuidade da portuguesa, e conforme os registros e documentos existentes demonstram, sua rotina e realidade se assemelhavam por quase a totalidade com a lusa, tomaremos então como base a evolução da incorporação dos praças da Marinha portuguesa.

Pensando em melhorar as condições das equipagens da esquadra, o Conde dos Arcos, quando Ministro da Marinha, fundou, como incentivo talvez, um núcleo de marujos voluntários selecionados; e, nessas condições por decreto de 4 de maio de 1819, mandou criar a bordo da nau

⁶⁰Arquivo Nacional. Livro de Socorros –Documento XVII M3444, série Marinha.

⁶¹ THOMPSON, George, op. cit. nota 28.

Rainha de Portugal um “Corpo de Marinheiros Voluntários” composto de 400 praças com melhores vencimento; infelizmente, o voluntariado não alcançou nunca completar aquele máximo. Muito pouca gente, embora cativa do mar, se deixou embelezar pela vida do marinheiro.

1.3 – Vida a bordo no século XIX

A tripulação de um navio de guerra era constituída de Marinheiros e da Tropa, isto é da gente de mar e da gente de guerra. A marinheiragem destinava-se, parte à manobra e parte ao combate (artilharia). A tropa, constituída de soldados de infantaria e de artilharia de Marinha, era empregada em auxiliar a artilharia, e no serviço de guardas e de mosquetaria, em desembarques, etc..., procedia da Brigada Real da Marinha e o efetivo do destacamento de cada navio devia ser, proximamente, de um terço da marinheiragem. Esta, que constituía segunda classe, ou parte passiva da tripulação, abrangia quatro diversos grupos ou também classes, que são: primeiros Marinheiros, segundos ditos, Grumetes e Pagens (mais tarde denominados boys de cabo). A primeira destas classes compreendendo ainda três divisões, que vem a ser: Cabos de marinheiros e Escoteiros, e Patrões; a dos Grumetes, divide-se em Moços de governo e de agulha; e, finalmente, a classe dos Pagens (ou mancebos) compreende os rapazes, noviços que, entre outras atividades, varrem o navio, raspam, fazem caixetas e pinos, ajudam a alar cabo, fazem o ofício de rondas para as ordens e em combate servem de porta cartuchos. Desta classe, muitos tinham designações peculiares: Moços das luzes, das tintas, do lixo, etc.

De conformidade com as especialidades e incumbências que lhe eram afetas distribuíam-se ainda os marujos em: Artilheiros, Homens do terço, Timoneiros ou Homem de leme ou de governo, Sinaleiros, Paioleiros, Capitão dos pagens (Faxineiros), Fieis de artilharia, da aguada, do porão, etc. O conhecimento do ofício era aprendido na prática, ou seja, em alto mar. Deles saíam os rijos Cabos de Marinheiros, de Guardiões desempenados, os Contra-Mestres patescas e os experimentados e sisudos Mestres...

Figurava também na hierarquia naval o sargento do mar e guerra, posto extinto pelo decreto de 2 de maio de 1808, sendo incumbidos de suas obrigação os Sargentos ou Oficiais inferiores da Brigada de Marinha, os Guardiães e os Cabos-marinheiros.

A tripulação de uma nau, “a obrigação do navio”, como se dizia naqueles afastados tempos, constava de 800 a 900 homens, dos quais cerca de 100 eram artilheiros, 500 marujos ou manobristas, e uns 200 soldados. Com a soldadesca a bordo estabelecia e alimentava-se muito discretamente certa rivalidade entre as duas classes a fim de contrabalançar o peso da maruja.

Pelo decreto de 17 de dezembro de 1791 foi criado em Portugal o Regimento de Artilharia da Marinha com seu regulamento. Devido a isso houve nesse ano uma grande promoção. Em 1796

pelo decreto de primeiro de agosto, todos os regimentos de marinha foram aumentados de 1200 praças e os regimentos da real armada passaram a ser constituídos no mesmo pé que os da artilharia. Pelo decreto de 8 de maio de 1822, mandou-se que todos os que assentarem praça voluntariamente na Artilharia da Marinha entre o dia primeiro do dito mês e fins de outubro, só servissem três anos.

Como dissemos, servia esse corpo para completar a tripulação dos navios militares. Vemos que eram os soldados os representantes das tropas embarcadas outrora nos barcos de pesca ou de comércio, em ocasião de guerra, no tempo em que a Marinha Militar estava em formação, quando se exigia dos navios serem principalmente transportes de combatentes em vez deles próprios serem órgãos de combate.

Nos navios de linha, o destacamento da tropa era distribuído, quando no porto, em dois quartos, cada um constituindo de uma metade da artilharia outro de infantaria; no mar, era distribuído em três divisões, para formarem três guarnições, nas fragatas eram em duas guarnições. Os soldados a bordo, ficavam sob a direção do Comandante do destacamento (Major ou Capitão, conforme a classe do navio) e seus subalternos (Capitão, Tenente e Alferes), Inferiores (Sargentos) e graduados (Furriel⁶² e Cabo de esquadra). As armas de fogo portáteis eram manejadas por eles: mosquetes ou fuzis de pederneiras e baionetas ou triangular. Nas abordagens armavam-se, como a maruja, de armas brancas: machadinhas, espadas, piques e meios-piques.

A disciplina geral a bordo era sobremodo severa, para não dizer desumana, e igual para todos, tanto para os marujos, quanto para os soldados; estes se guiavam também pelo Regimento de Infantaria e eram subordinados ao Comandante do Destacamento, como dissemos. Apesar do rigor da disciplina, o art. CXXIV do Regulamento Provisional determinava que o comandante deveria cuidar para que a tripulação servisse com gosto, fazendo com que todos fossem tratados com respeito pelos seus oficiais, enquanto seu proceder não merecesse castigo. As punições em voga a bordo tinham uma rudeza inerente aos costumes da época. Os castigos corporais em uso eram: a chibata, o chicote do cabo (com nó na ponta) ou não, a vara de marmeleiro, a palmada, as algemas, a solitária simples ou rigorosa a pão e água, o impedimento, e as cabras de cabrestantes⁶³.

O aparelhamento da justiça marítima se apoiava em práticas condenáveis nos tempos atuais, a delação era consignada oficialmente com prêmios concedidos aos denunciantes às custas dos culpados. Cada comandante, debaixo da autoridade de Comandante em Chefe da Esquadra, regulava a disciplina e polícia do seu navio. Só o Chefe da Esquadra podia, em viagem, dar baixa a qualquer marinheiro por incapacidade; como só o comandante do navio tinha o direito de castigar

⁶² Antiga graduação militar entre sargento e cabo.

⁶³ Durante a Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai, consta que a polícia e disciplina de bordo dos navios da esquadra foram sempre inexcedíveis nos cinco anos de campanha, sem que os comandantes tivessem necessidade de apoiar-se nos imperiais marinheiros para chegar à ordem o Batalhão Naval, ou neste conter os imperiais.

os seus subordinados com 25 chibatadas ou pranchadas por dia. Os abusos, no entanto, eram sem conta; qualquer Oficial podia meter a ferros uma praça, mas só o comandante tinha poderes de mandar aliviar o paciente do referido castigo. O Intendente geral de Polícia, o Auditor geral da Marinha e o comandante geral da Junta do Comércio eram as únicas autoridades não militares que, sem permissão especial, podiam entrar a bordo dos navios de guerra, pedir todas as informações e fazer as diligências que necessitassem⁶⁴.

Como a maioria da marinheiragem fosse de “voluntariado a laço”, havia grande vigilância sobre ela para evitar continuadas deserções. Era proibido pernoitar em terra, todo marinheiro e soldado que em terra dormisse sem a devida licença do seu comandante era severamente castigado. Devia, para isso, levar consigo o “bilhete de licença”.

A vida corrente, costumeira, do marujo no porto, era, em tempos normais, monótona, trabalhosa, em rotina apertada e quase invariável. A Fortaleza do registro ou o navio almirante (o capitânia) abria o porto com o tiro d’alva. Mal se começavam a distribuir os objetos, os pífaros e tambores, seguidos dos estridentes apitos da mestrança, rompiam em três toques da alvorada.

E a maruja em voz baixa, acompanhava as notas pingentes do instrumento:

Ai! Jesus!...

Quanto sofrer...

Tanto trabalho,

Tão pouco comer!

À boca da escotilha encontrava-se um barril d’água destemperada com vinagre para a lavagem obrigatória da boca; e junto dele, uma calha ou tina para receber os sobejos dos bochechos feitos com a tal. Lavava-se, penteava-se e agitava-se ali a guarnição. Em estação e em hora própria costumava-se tomar banho de mar (natação), havendo o cuidado de ter arriada uma embarcação para socorro. Daí passava a guarnição a tomar um caneco de chá da Índia (do reino, como diziam) ou até café com bolacha, após o qual, começava logo a faina da limpeza e baldeação, raspagem e esfregão dos conveses, da tolda, castelo e baterias com escovas inglesas, casca de coco, e lona e areia. A propósito dessa faina tinham os marujos mercantes portugueses esta quadrinha:

Antes da baldeação.

Varre o Moço e apanha o lixo.

Ai! Lé, lé, lé.

Feito a barra, finca o pé.

Também os nossos marujos de guerra para o toque da baldeação, tinham a letra seguinte:

⁶⁴ Ainda em 1865, o Ministro Francisco de Paula da Silveira Lobo, destaca, em seu Relatório a Assembleia Geral Legislativa, a necessidade de se reformar o código penal com o fim de rarear o máximo possível, os casos de aplicação de castigo de pancadas, quando não aboli-lo totalmente.

Oh! Marinheiro,
Da quarta seção! (Bis)
Da lona e areia
Na baldeação...

Os Moços do lixo e do porão varriam todo o navio e o lixo colhido era lançado em lugar próprio, à proa, junto das perchas, com o maior cuidado e limpeza, sendo rigorosamente proibido largar-se coisa alguma ao convés ou no costado. Competia aos guardiães zelar por isso. Varrido o navio, iniciava-se, ao nascer do sol, a baldeação interna e externa do navio com as “bombas de fogo”. De oito em oito dias lançava-se água no porão para lavá-lo. Os Moços, dois a dois, muitas vezes de braço dados, começavam uma interessante quadrilha, esfregando com o pé, envolto em pedaço de lona, a areia no convés; e em seguida, perfumava-se o navio com vinagre, alcatrão ou pólvora, tudo sob as vistas do Mestre.

As sete e meia tocava-se faxina, mudava-se o fato, recolhiam-se às redes e trincheiras as roupas e macas, por ordem e em seus devidos lugares. Os marinheiros arrumavam suas macas nas redes do castelo e bailéus, os grumetes e pagens no tombadilho, e a tropa na tolda. Diariamente, quatro marujos (*boys*), perfeitamente uniformizados, eram escolhidos para atenderem aos cabos do portaló⁶⁵ (fig.: 5).

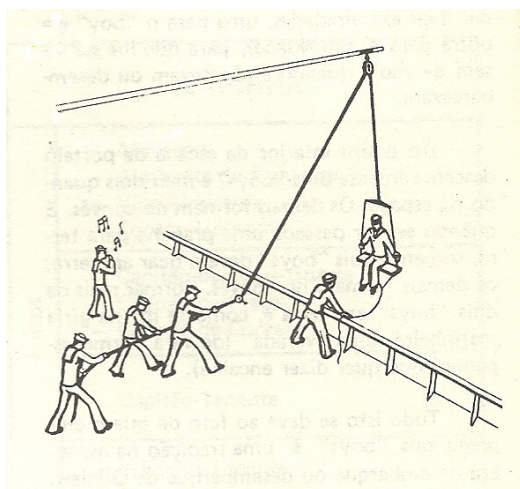


Fig.:5
Demonstração da faina de marinheiro no portaló.

Após a baldeação, passavam-se à limpeza das embarcações miúdas e da artilharia, depois do que as baterias deviam ficar inteiramente safas, prontas, desembaraçadas e providas de tudo, como se fosse entrar em combate. Terminado esse serviço, o Oficial de quarto fazia uma rápida inspeção.

⁶⁵ Abertura feita na borda, ou costado de um navio de grande porte, por onde o pessoal entra e sai do navio, ou por onde passa carga leve. Antigamente quando os navios ficavam fundeados o embarque e desembarque era realizado por uma guindola, espécie de tábua suspensa pelas extremidades, que era puxada ao som do apito do mestre, pelos marinheiros escalados.

Às oito horas içava-se o pavilhão nacional, cruzavam-se as vergas de joanetes, e nos domingos e dias santificados, rezava-se a primeira missa.

As oito e meia havia assembleia (formatura ou parada) para a revista; as nove rendia-se a guarda; às 10 rezava-se a missa solene (aos domingos e dias santos de guarda). O jantar era distribuído às 11 horas; e ao meio dia fazia-se ligeira oração ao bater o sino as quatro ampulhetas dobradas. De uma hora as quatro faziam-se exercícios gerais, usualmente dirigidos pelo comandante e, no impedimento, pelo imediato; e aos domingos, era esse intervalo destinado à explicação do catolicismo e da doutrina cristã.

Depois disso eram permitidos alguns jogos lícitos; estes, porém deviam ter a maior moderação. Os jogos de parar (cartas, dados) eram severamente proibidos, sendo, às vezes, permitidos alguns exercícios de capoeiragem e o jogo do pau a portuguesa.

Conforme fosse inverno ou verão, às quatro e meia ou cinco horas, distribuía-se a ceia, apagando-se depois dela os fogões de campanha na presença de um Oficial. Meia hora antes do por do sol ou da Ave Maria fazia-se a ladainha rezada e mais orações, em que se pedia a Deus todo o bom sucesso pelas armas de Sua Majestade e saúde da família Real. Ao sol pôr, ao sinal do apito, arriava-se a bandeira nacional juntamente com as vergas do joanete.

Passava-se o santo e a senha às sentinelas e distribuía-se, então, as luzes de polícia, que eram lanternas fechadas a cadeado, cujas chaves deviam ficar com o Sargento de serviço ou o da guarda, e eram levados por cabos de esquadra, para a revista do Oficial de quarto, antes de serem distribuídas. O temor do fogo era o primeiro cuidado nos navios de madeira, em que o alcatrão tinha tantas aplicações. As recomendações as mais severas eram feitas: proibição de embarcar materiais combustíveis fechados ou abertos sem expressa ordem do comandante; proibição de fumar do pôr ao nascer do sol. O fogo ou lume só eram transportados por ordem do comando. Todos os fogos e luzes (a não ser o de polícia) eram extintos ao anoitecer, permanecendo apenas um farol na proa outro na popa, no corpo da guarda, na câmara do comandante, e na praça d'armas. O cachimbo, inseparável da indumentária do marujo da legenda e da gravura, era permitido com as restrições de tempo e lugar imposto pelo temor de incêndio. Só era consentido fumar tabaco do nascer ao por do sol, e isso mesmo sob tina com água, colocada próximo ao mastro do traquete. Daí o hábito de mascar, inveterado, entre os marujos de então.

Os paióis das amarras, da pólvora (a Santa Bárbara dos antigos), e dos mantimentos eram severamente defesos a qualquer luz. Pelo convés, durante a noite, deviam ser dispostos baldes, tinas com água e bombas de fogo; e de acordo com a tabela de postos de incêndio, toda a guarnição devia reunir no primeiro sinal. Às 8 ou 9 horas da noite, conforme a estação, eram dados os toques de recolher. No estrangeiro, a essa hora, dava-se um tiro de peça e bem assim ao romper d'alva.

Procedia-se então a distribuição das macas. Às nove horas e meia fazia-se silêncio. E assim terminava o dia do Marujo da Independência, quando o navio surto⁶⁶.

O encarregado do rancho dos praças era o Sargento Mar e Guerra, cargo extinto em 1808 e depois substituído pelo Mestre d'Armas. Cada rancho constava somente de 5 a 6 homens com uma cabeça (hoje rancheiro) que, ao toque do sino e ao apito do Mestre, ia com uma calha de madeira lavada, buscar as rações à caldeira de acordo com o caderno do referido sargento. Era proibido aos praças de caldeiras comerem na coberta⁶⁷; faziam-no na tolda⁶⁸, castelo⁶⁹ e convés⁷⁰, ao rigor do tempo(fig.:6 e fig.:7). Até então havia celas para os marinheiros comer, às quais condecoravam com o nome de bandejas, porém eram realmente calhas onde cabia a ração para sete praças e onde todas elas metiam a mão ou a grosseira colher de pau, em torno dos quais se agrupavam sentados no soalho do navio ao rigor do tempo.

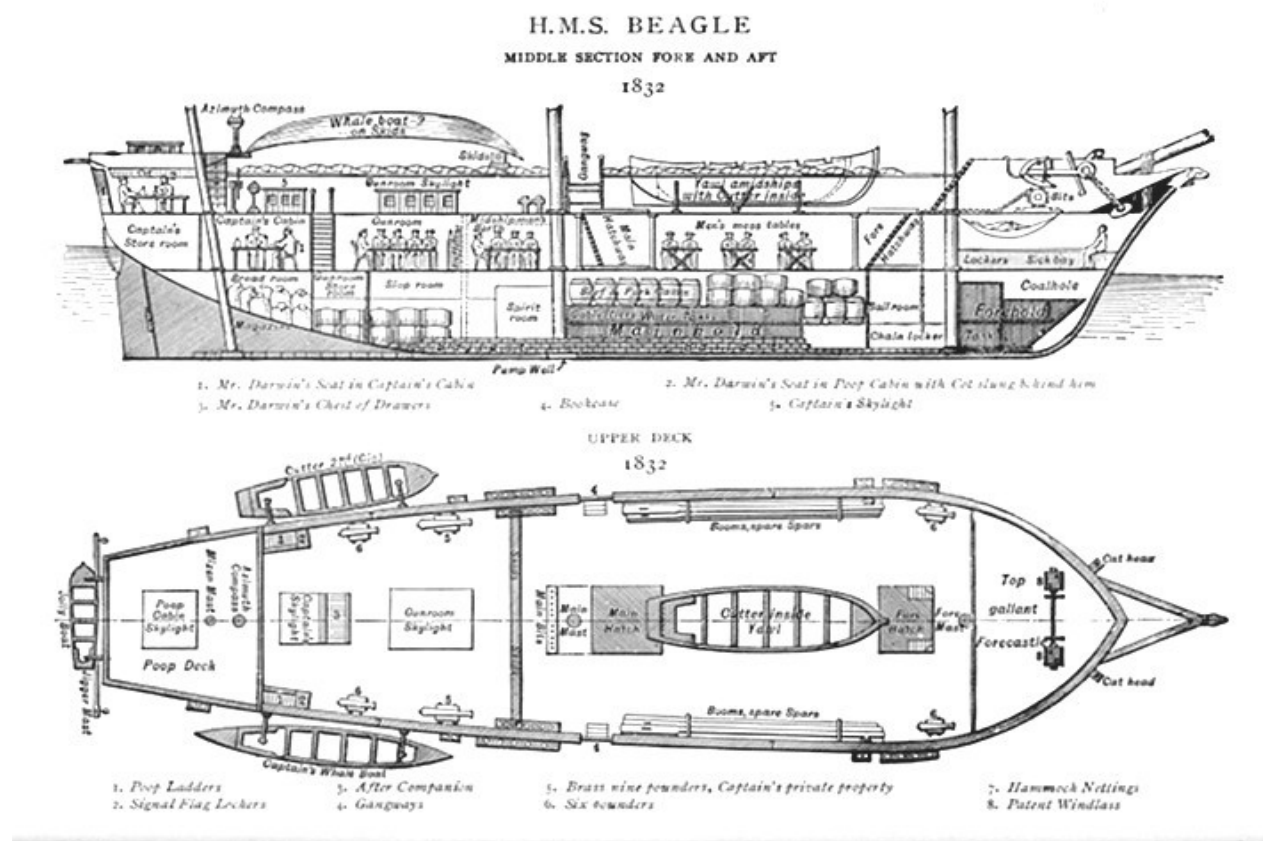


Fig.: 6

⁶⁶ Diz-se de navio ou embarcação ancorada ou amarrada à boia ou ao cais.

⁶⁷ Espaço compreendido entre o primeiro e o segundo pavimentos acima do porão. As naus de guerra tinham duas cobertas: a mais baixa destinada ao alojamento da guarnição, e a mais de cima, guarnecida pela artilharia.

⁶⁸ No século XIX correspondia ao pavimento acima da primeira coberta em que se achava a bateria de canhões.

⁶⁹ Superestrutura no extremo de vante do navio (castelo de proa).

⁷⁰ Pavimento da primeira coberta em que havia bateria de canhões, e acima da qual era a tolda.

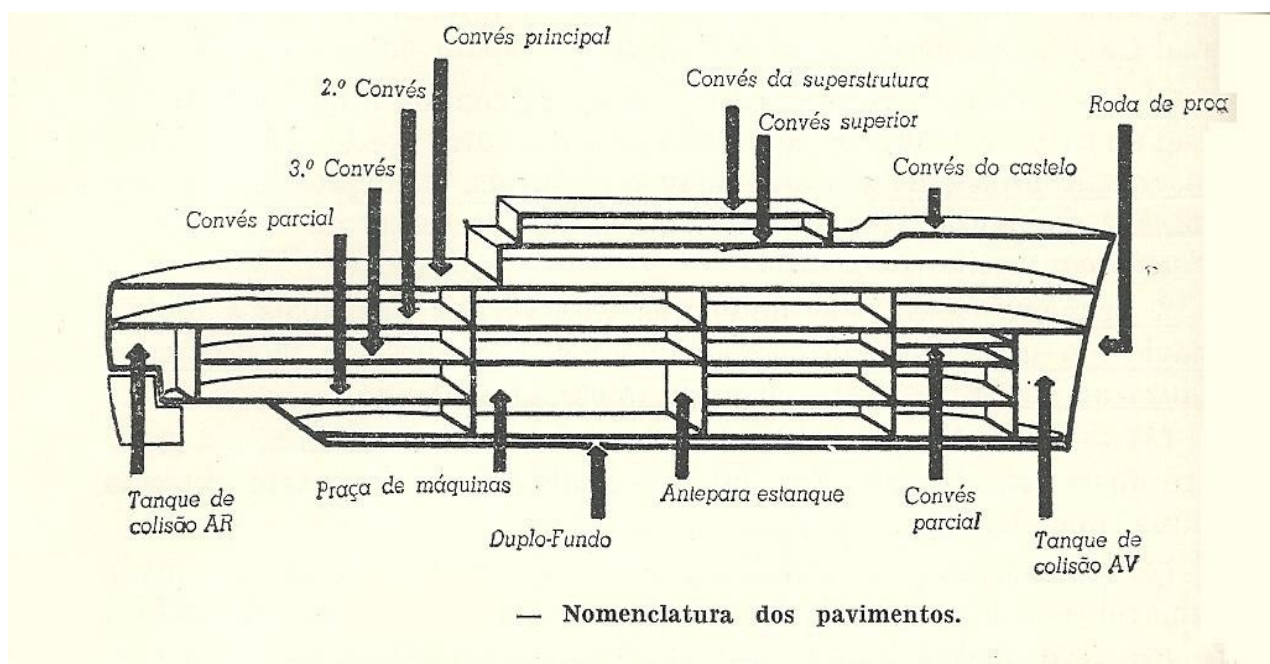


Fig.:7

Os líquidos eram tomados em canecos, vasilha de madeira ou de chifre, de forma de cone truncado; ou então em cocos da Bahia, com um pequeno cabo. Ao rancho devia sempre assistir um Oficial de patente, para manter o silêncio e o comedimento da tropa.

Terminada a refeição, fazia-se a limpeza das bandejas e do local; para isso os Guardiães e Furriéis (para os soldados). Sob vela, a marinagem tomava a refeição primeiro que a tropa; no porto, entretanto, sem haver precedência, esta a fazia antes.

O comandante não podia reduzir a ração das praças sem licença do Chefe da Esquadra; ambos eram estritamente responsáveis pelos gastos. Em caso de arribada por falta de víveres, deviam justificar-se por isso, os longos e incertos cruzeiros constrangiam-os a uma severa economia. Devia haver o máximo de cuidado no recebimento dos gêneros, que consistiam em: carne de balso, ou bálamo (carne em salmoura), bacalhau, toucinho, bolacha, legumes secos, feijão, grão de bico, sal, vinagre, azeite doce, açúcar, chá da Índia, etc.

No tocante ao provisionamento de rancho⁷¹, a restrição de espaço existentes nos navios, as dificuldades de conservação de alimentos frescos e as limitações impostas ao preparo dos alimentos para ingestão, sempre constituíram problemas de monta de todos os tempos, em especial nos tempos da navegação à vela. Havia os ranchos frescos ou gordos e os secos ou de paiol, chamados magros. O balsamo era distribuído a razão 250 gramas por praça; o toucinho duas onças; a bolacha ou

⁷¹ Denominação dada à alimentação do pessoal de Marinha.

biscoitos, 250 gramas; o vinho, 70 centímetros, sete decilitros de água potável era a ração diária para cada praça. Às sextas-feiras e dias de jejum entrava em cena a bacalhoadada, com a competente ração de vinagre, azeite e cebolas. Empregava-se também o pão de munição, e nos grandes dias havia uma melhoria no rancho. A comida se não era muito abundante, também não primava pela qualidade. Era permitido, no entanto, com a moderação devida, reclamar-se contra a má qualidade da ração, mas no geral, as autoridades faziam a isso ouvidos de mercador. Os restos e sobejos eram recolhidos em calhas e lançados ao mar, sob as vistas do sargento de mar e guerra. A distribuição dos víveres era fiscalizada pelo Escrivão, acompanhado de seu fiel, que a cercavam de precauções particular, principalmente quanto à [garapa] o vinho⁷². O peso das carnes, correspondente a cada rancho, era lançado na caldeira acompanhado de um lembrete de madeira com o número de rancho.

A água potável de bordo era acondicionada em grandes tonéis, guardados no porão. Entre as refeições a maruja bebia água servida com um pouco de vinagre (sangria), usado para tratar a água dos tonéis de bordo.

Quanto à higiene do navio e a saúde do pessoal, além do que já foi dito, acrescentamos que de 8 em 8 dias (as sextas-feiras para a Tropa e aos sábados para a Marinagem) era distribuída água doce e uma ração de sabão, para a lavagem da roupa de linho, que devia secar em adriças⁷³ passadas do castelo para o mastro do traquete⁷⁴. No primeiro dia de cada mês lavavam-se as macas com água salgada. Essas lavagens eram fiscalizadas pelos Mestres e Furriéis e pelo Comandante do destacamento da Tropa. Somente Guardiões e Furriéis para cima podiam, com licença do Comandante, lavar roupa em terra.

Aos domingos e dias santificados, quando não houvesse trabalho, mudava a equipagem fardamento limpo e asseado. Em tempo chuvoso, antes de dormir, o pessoal trocava a roupa molhada; e antes de render o quarto, a guarnição descansava cerca de dez minutos debaixo do castelo (*a casaca de pau*, como o chamavam) ou da tolda, para esfriar o corpo e esperar o toque do sino, “a fim de evitar o dano, que pode lhe causar, passando de um lugar ordinariamente quente para o ar frio, e muitas vezes úmido e chuvoso”.⁷⁵

No mar, à vela, o pessoal devia dormir vestido e estar pronto a primeira voz. Nos dias chuvosos entrava em cena a ração de aguardente, como dissemos já. Nunca tivemos, na época que

⁷² Conta Juvenal Greenhalgh, que constava da ração diária nas forças armadas o fornecimento da cachaça aos soldados e marinheiros, a saber: “havendo no Exército e na Marinha oficiais que faziam garbo em serem dela grande bebedores, o que consideravam *panache* essencial aos que desejavam gozar de fama de bons e desembaraçados profissionais. Era a cachaça responsável pela sua maior parte dos atos de indisciplina que se produziam a miúdo a bordo dos navios e estabelecimentos militares e que chegavam, por vezes, a assumir a gravidade de desordem e motim”. in. GREENHALGH, Juvenal *O arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História- 1822-1889*. Rio de Janeiro: IBGE. 1965.p 13.

⁷³ Cabo usado para içar uma vela, bandeira ou sinal.

⁷⁴ Mastro de vante do navio com dois ou três mastros.

⁷⁵ THOMPSON, George, op. cit. nota 28.

estudamos, um navio-hospital acompanhando a esquadra em operações. Em princípio eram as praças da armada curadas na Santa Casa de Caridade de Misericórdia, depois passaram a ser internados no Hospital Militar no Morro do Castelo, perdendo os enfermos, enquanto baixados, seus vencimentos. As praças inválidas e estropiadas recebiam meio soldo, e as que ainda se encontravam em condições de trabalhar eram empregadas nos Arsenais. De acordo com o “Regimento Provisional”, as praças, a bordo, deviam ser tratados com carinho e com assistência de remédios, de trato e de Enfermeiro e socorro de toda natureza. Um oficial, voluntário ou designado, era encarregado da inspeção e cuidados dos doentes. Estes deviam ficar separados da gente sã, em lugar limpo e asseados em um catre. Quando qualquer pessoa da equipagem adoecia em terra, o Cirurgião do navio era obrigado a visitá-lo, e seus cuidados médicos, não deviam merecer qualquer retribuição por parte do doente. A bordo, tinha o Cirurgião ao seu cargo um Livro de Registro e o cofre de cirurgia.

Cada navio tinha um Capelão, padre secular ou frade de qualquer ordem, que era obrigado a dizer duas missas aos domingos⁷⁶ e dias santificados de guarda (às 8 e 10 horas), salvo quando houvesse mau tempo, rezar a ladainha ao cair da tarde, ensinar o catecismo e a doutrina cristã uma vez por semana, geralmente aos domingos, a um certo número de praças designados pelo Comandante⁷⁷.

Cabiam-lhe, ainda, outros atos de religião e caridade, como desobrigar a guarnição pela quaresma, atender aos enfermos e auxiliar os moribundos. Tinham um criado com praça de grumete, que lhe servia de sacristão e lhe cuidava da “caixa de ornamentos”. O capelão na hierarquia militar-naval era mais moderno que o Capitão-Tenente e alojava em rancho inferior a este; e em combate auxiliava o Cirurgião.

1.4- A estrutura naval no decurso do Primeiro Reinado e a atuação da Instituição em conflitos (1808- 1850).

1.4.1 – A estrutura administrativa (Anexo 1.)

Antes de retornar a Portugal, D. João VI nomeou o Príncipe D. Pedro para Regente do Reino

⁷⁶ O ritual da celebração Eucarística, e a própria rotina do dia a dia anteriormente descrito, pode ser verificado nos navios do Império brasileiro, como quando da manhã de 11 de junho de 1865, data do confronto entre os navios brasileiros e paraguaios, na célebre Batalha Naval do Riachuelo, do qual existe registro de integrantes da força naval estacionada no Rio Paraguai.

⁷⁷ Havia a bordo um magistrado que superintendia os delitos cometidos pelas praças e as castigava, principalmente na repressão de faltas ao serviço religioso. Quem faltasse a missa, ao terço ou ladainha, era punido com certo número de chibatadas. Os blasfemadores, pela primeira vez, eram postos a ferros e ficavam privados do soldo por determinado tempo; em caso de reincidência eram julgados em Conselho de guerra e condenados a maior pena. Na Marinha francesa tinham a língua furada.

do Brasil, designou o Chefe-de-Esquadra Manuel Antônio Farinha para Ministro e Secretário de Estado e Negócios da Marinha; ao Auditor-Geral da Marinha coube a incumbência de supervisionar, no âmbito naval, as atividades da justiça militar, exercidas pelos conselhos de inquirição e de guerra. Constituía então a Armada do Reino do Brasil a parcela da Armada Real e Nacional luso-brasileira que não acompanhou D. João VI no seu regresso a Portugal, somada aos elementos do Corpo de Artilharia que constituíam o Batalhão da Brigada da Marinha.

Ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro⁷⁸, como (apesar de sua então precariedade) o principal Arsenal construtor do Brasil, coube a coordenação dos demais arsenais de marinha das províncias (da Bahia, de Recife, de Belém e do Rio Grande). Tinha a função do provimento dos materiais de toda ordem necessários à construção dos navios da Armada, a sua movimentação e reparação, a alimentação dos seus tripulantes, o municionamento dos seus canhões, a realização dos pagamentos devidos e a contabilidade das despesas. Portanto integrado ao dito Arsenal foi criada a Contadoria da Marinha sob a direção do Intendente da Marinha (que dirigia também o Arsenal com o título de Inspetor). Essa estrutura perdurou até 1830, quando ocorreu a desvinculação cabendo ao Inspetor do Arsenal a responsabilidade dos trabalhos realizados no Arsenal como combate a incêndios nas dependências navais e na cidade do Rio de Janeiro, administração dos navios desarmados, operação dos navios de transporte, execução de obras de melhoramento do porto, balizamento, carta marítima, compensação de agulhas, matrículas de embarcações mercantes, policiamento do porto, praticagem das barras e socorro marítimo; e ao Intendente da Marinha as funções de um diretor de finanças da Marinha.

Em maio de 1828, foi reorganizado o Quartel-General da Marinha sendo criado o cargo de Ajudante-de-Ordens (do Ministro) Encarregado do Expediente, que passou a atuar como intermediário entre o ministro e os comandantes da força e de navios e os chefes de estabelecimentos relacionados com o pessoal embarcado; passando este a ser o centro da Armada, e o vínculo por onde o ministro expedia as ordens imperiais e recebia as participações de tudo quanto dizia respeito ao serviço naval. Tinha ao seu cargo a correspondência com todos os órgãos de Marinha, sobre objetos de serviço e disciplina; a expedição e fiscalização das ordens; a inspeção dos navios armados, fortalezas da Ilha das Cobras e de Villegagnon e dos corpos nelas aquartelados, assim como do respectivo hospital; as informações sobre tudo o que é relativo ao pessoal da Marinha e classes anexas; os livros-mestres dos oficiais da Armada; culto, saúde e náutica; além do

⁷⁸ O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro teve três regulamentos no período imperial: o de 1834, definia apenas as atribuições dos que se empregavam no Arsenal; o de 1860, estabelecia diretamente uma estrutura orgânica, com a criação e definição de atribuições e deveres dos cargos, além de fixar o número de oficinas e de criar as escolas de instrução primária e profissional com as matérias a serem nelas ensinadas; e o de 1874 consequência direta do desenvolvimento da indústria da construção naval e as modificações introduzidas por novos regulamentos na Intendência e na Contadoria, que afetaram o funcionamento do Arsenal.

conhecimento de toda a força naval, o provimento dos navios quanto ao equipamento, armamento, desarmamento, e pessoal. As responsabilidades atribuídas ao titular desse cargo correspondiam em essência com as do cargo que fora criado em 1808 e extinto em 1812.⁷⁹ No ano de 1840 foi criado dentro da estrutura de Marinha a Contadoria-Geral de Marinha com a missão de verificação e inspeção das contas de todas as repartições de Marinha, e posteriormente a distribuição das verbas anuais; assim o Intendente da Marinha passou a exercer as atribuições de um diretor de material, e o contador-geral as de um diretor de finanças como um todo. O trato dos assuntos relacionados com os estabelecimentos navais sediados nas províncias realizava-se por meio dos respectivos presidentes de províncias⁸⁰.

Com relação à saúde, até 1834, os enfermos da Marinha eram baixados no Hospital Militar da Corte, localizado no Morro do Castelo, quando foi instalado na Ilha das Cobras, nas dependências da fortaleza de São José o Hospital da Marinha da Corte. Nas províncias, a Marinha recolhia os enfermos aos hospitais de caridade, pagando as despesas correspondentes; depois de 1840, foram criadas enfermarias próprias nos arsenais de Pernambuco, Bahia e Pará. A lei orçamentária para o exercício financeiro de 1848-9 autorizou o governo a instituir um Conselho Naval, como órgão supervisor dos assuntos sanitários.

No ano de 1847 foi criado o Conselho de Administração, incumbido de promover o fornecimento de víveres e fardamentos para os navios e corpos da Armada, compunham esse Conselho o encarregado do Quartel-General da Marinha, o Intendente da Marinha, o Contador-Geral, os comandantes dos Corpos de Imperiais Marinheiros e Fuzileiros e os dois comandantes mais graduados dos navios de guerra estacionados no porto do Rio de Janeiro⁸¹.

⁷⁹ “Decreto de 3 de novembro .

“Havendo cessado, com o triste acontecimento da morte do meu muito amado e prezado sobrinho o Infante D. Pedro Carlos, o exercício das funções e autoridades do posto de Almirante General da Marinha, que, por Decreto de 13 de maio de 1808, fui servido criar, para lhe ser especialmente conferido, anexando-lhe todas as atribuições que competiam aos Capitães Generais dos galões da Armada Real de alto bordo do mar oceano, e aos Inspetores da Marinha; e sendo por tanto necessário por agora os negócios e administração deste importante cargo do meu serviço Real naquela marcha que convém, para que não sofra o seu expediente, mas antes prossiga com a devida regularidade e boa ordem: hei por bem determinar que tudo volte ao estado em que os negócios desta Repartição se achavam até o momento em que pelo citado decreto fui servido dar-lhes aquela diferente forma; ordenando que o competente Ministro e Secretário de Estado e Negócios da Marinha e domínios ultramarinos haja daqui em diante exercer todas as funções e autoridades próprias dos Inspetores da Marinha, as quais em certo modo foram já praticadas pelo seu antecessor; enquanto não se criou o posto de Almirante General, que ora se acha extinto pela expressa declaração com que foi criado. O Conde das Galvêas, do meu Conselho de Estado, Ministro e Secretário de estado dos Negócios da marinha e domínios ultramarinos, o tenha assim entendido e faça executar com as participações necessárias. Palácio do Rio de Janeiro, em 3 de novembro de 1812. – Com rubrica do Príncipe Regente Nosso Senhor.” in. Legislação Brasileira tomo II (segundo) p. 48-9

⁸⁰ Como as ordens eram sempre emitidas em nome do Imperador, e como os presidentes de províncias eram nomeados (sendo, portanto, seus subordinados diretos), não era necessário que houvesse subordinação formal dos presidentes de províncias ao Ministro da Marinha.

⁸¹ Conselhos semelhantes seriam estabelecidos nas províncias onde houvesse Arsenal de Marinha, bem como nas divisões ou navios soltos em portos estrangeiros ou do Império que não possuíssem estabelecimento naval, quando houvesse necessidade de realizar os mencionados fornecimentos.

Ainda em 1828⁸², os navios da Armada estavam distribuídos da seguinte maneira: esquadra do Rio da Prata; Divisão Naval na Bahia (serviço de guarda-costa e como proteção estratégica); Divisão Naval na costa da África (destinada a fiscalizar os navios brasileiros quanto à observância das disposições da Tratado de 1815 com a Inglaterra, sob o tráfego negreiro); forças navais nas províncias de Pernambuco, Ceará, Maranhão e Pará de embarcações para prestar socorro marítimo, que estavam subordinadas aos respectivos presidentes de província⁸³; e os meios navais que permaneciam na Corte. Cabia aos inspetores dos arsenais de Marinha, nas províncias onde houvesse, dirigir os serviços de matrícula dos marítimos e suas embarcações, de polícia naval, de praticagem das barras e de socorro marítimo, porém com a criação em 1845 das Capitânicas dos Portos essas funções passaram a ser exercidas pelos respectivos capitães dos portos⁸⁴.

1.4.2 – A estrutura de pessoal:

Reconhecida a Independência o problema com a incorporação de pessoal persistia. Os meios de guarnecer os navios eram os mesmos adotados por Portugal, constituindo grupamento heterogêneo de remanescentes lusitanos adésistas, estrangeiros contratados, pequeno número de voluntários, de negros arrancados da escravidão, e de caboclos desocupados. Ainda em 1826, durante a Guerra Cisplatina, estabeleceu-se a bordo da Nau *Vasco da Gama* um depósito de recrutas para suprir as guarnições dos navios da esquadra.⁸⁵ Com a preocupação do baixo nível cultural do pessoal recrutado, em 1833 foi estabelecido que a bordo dos navios armados fosse ministrado, de preferência pelo padre-capelão, as primeiras letras e a doutrina cristã. Em 1836, estabeleceu-se na capital do Império, a bordo da Fragata *Imperial*, uma escola de marinhagem, para ensino da arte do marinheiro. Nesse mesmo ano foi autorizada a criação de Companhias de Marinheiros, às quais seriam incorporados elementos melhores escolhidos e preparados para a carreira naval nos escalões subalternos, formados por jovens de 14 a 17 anos, órfãos e desvalidos, aos quais a Marinha ministraria instrução primária e aprendizagem nas artes do marinheiro, do artilheiro, e do fuzileiro.

⁸² Segundo Relatório Ministerial de 1828 assinado pelo Conselheiro Diogo Jorge de Brito, a Força Naval da Armada brasileira em efetivo serviço era composta por: uma nau; nove fragatas; quatro corvetas, 13 brigues, sete brigue-escunas; um lúgar; 25 escunas e barcas, além de 16 transportes.

⁸³ A subordinação era no tocante à defesa da província, de acordo com consulta realizada ao Conselho Supremo Militar, em 1º de dezembro de 1837. (BRASIL. *Coleção das decisões do Governo do Império do Brasil*: 1861. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1937.).

⁸⁴ Em princípio, nos locais onde houvesse Arsenal de Marinha, seriam exercidas cumulativamente com as de inspetor do arsenal, mas a partir de 1851 os cargos foram separados.

⁸⁵ Esforço que com o fim daquele conflito foi aumentado com a iniciativa dos demais comandantes de navios que receberam em seus navios os menores que podiam encontrar para dar-lhes educação científica e militar, esse seria um ensaio para a futura criação da Escola de Aprendizes Marinheiros.

Herança do tempo de colônia, ao Corpo de Artilharia da Marinha, competia, guarnecer a nau presiganga, fornecer escolta para presos sentenciados e guarda para o Arsenal de Marinha da Corte, guarnecer a fortaleza da Ilha das Cobras, e fornecer destacamentos de soldados veteranos e adestrados nas diferentes armas, no caso de ser necessário sua utilização em navios da esquadra. No ano de 1847 o Corpo é extinto e em seu lugar foi criado o Corpo de Fuzileiros Navais, constituído de praças de pré de infantaria, denominados fuzileiros navais.

Quanto à oficialidade, continuou a ser oriunda da Academia Imperial dos Guardas-Marinha⁸⁶; do Corpo de Engenheiros Navais que provinham de duas fontes: da Academia, e do Arsenal⁸⁷; do Corpo de Oficiais Maquinista, introduzido a partir de 1825, que não tinham a mesma respeitabilidade dos oriundos da Academia⁸⁸; e do Corpo de Oficiais de Fazenda, composto pelos comissários e escrivães contratados, eram responsáveis pelos gêneros e dinheiro da Fazenda Nacional a bordo. No tocante ao pessoal de saúde, os cirurgiões de que a Marinha dispunha eram, também, civis contratados (não antes de serem submetidos a exame de capacidade), com graduação militar honorária⁸⁹.

1.4.3 – A atuação em conflitos:

Quanto a atuação da Instituição em conflitos, retornemos a 1808. Diante da invasão do território continental português pelas tropas de Junot, D. João assinou, a 1^ª de maio, manifesto declarando guerra à França; com os tratados⁹⁰ assinados anteriormente tornados nulos, os limites entre o Brasil e a Guiana Francesa voltaram a ser questionados. Não se podendo fazer a guerra em território europeu, e sendo importante a ocupação de território inimigo em qualquer guerra, o objetivo ideal se tornou a colônia francesa. Uma expedição militar⁹¹ partiu de Belém, a 3 de dezembro, em direção à baía do Oiapoque, onde desembarcaram as tropas que ocuparam, sem oposição, a margem esquerda do rio. Logo após, seguiu a expedição para o norte, em direção a

⁸⁶ Sua denominação foi sendo alterada ao longo dos anos até 1866, quando passou a ser denominada em definitivo de Escola Naval.

⁸⁷ Em 1838, sendo o casco de ferro e a propulsão a vapor uma realidade, decidiu a administração naval enviar oficiais das diversas especialidades para a Europa com a incumbência de aprenderem as novas técnicas de construção devido a necessidade de atualizar conhecimentos sobre a construção e condução dos navios que surgiam.

⁸⁸ Na maioria dos casos os maquinistas provinham das classes mais humildes da sociedade, e não raro dos inferiores de Marinha. Galgavam o oficialato pela experiência e conhecimento prático das máquinas.

⁸⁹ Em 1853 regulou-se as atribuições dos Enfermeiros, que apesar de também serem civis contratados, não tinham garantia nem honraria militar.

⁹⁰ Dentre os tratados anulados destacamos os de Badajós e de Madri, ambos de 1801, e o de neutralidade, de 1804.

⁹¹ A Força Naval que compunha a expedição era formada pela Escuna *General Magalhães* (capitânea); Cúter *Vingança* e *Leão*; três barcas canhoneiras; Sumaca *Ninfa*; Iate *Santo Antonio*; e a Lancha *São Narciso*. A ela se juntou por três navios vindos da Corte: Corveta *Confidence*; e Brigues *Voador* e *Infante D. Pedro*, junto traziam reforço de 300 homens.

Caiena, que, a 12 de janeiro de 1809, capitulou. Apesar do reforço vindo da Corte, em análise realizada nas ordens de movimentação e aprontamento de navios para a ocupação, não foi encontrado registro de qualquer movimentação no Arsenal da Corte, só sendo possível verificar a concessão de pensão às viúvas dos militares de Marinha falecidos em combate, isso já em meados de 1809, o que demonstra que o maior esforço de guerra recaiu a Província do Pará. Outro movimento importante ainda na época de D. João VI foi à ocupação da Banda Oriental, onde a Marinha atuou tanto no transporte das tropas como no bloqueio de portos.

Com a Independência, fazia-se necessário assegurar a unidade territorial das antigas províncias portuguesas, foi a Marinha a responsável por levar a notícia e assegurar a união territorial do Império, diante da inexistência de estradas a comunicação só era possível pelo mar. Sua atuação na Bahia, no Maranhão, Pará e na Cisplatina constituiu verdadeiro marco para a integridade territorial.

Durante o período regencial o Brasil foi fértil em dissensões políticas; revoltas e sedições sucederam-se nas diversas províncias ameaçando a estrutura do Império. As revoltas deflagradas em diversas províncias foram abafadas pelo governo regencial com a utilização da Marinha e do Exército. A Marinha teve presença expressiva no Pará (Cabanagem), no Maranhão e Piauí (Balaiada); no Rio Grande do Sul (Farrapos); e na Bahia (Sabinada); já no Segundo Reinado atuaria em Pernambuco na revolta Praieira.

A Marinha atuou ainda em conflitos externos: na Guerra da Cisplatina (1825-1828) e na Guerra contra Oribe e Rosas (1851-2), ambos os conflitos tiveram como teatro de operação o estuário do Prata. A primeira após longos combates com corsários argentinos e sob a intermediação inglesa foi acordada a desvinculação da Província Cisplatina do Brasil e em consequência a estruturação do novo país a República do Uruguai; quanto ao segundo, ressaltamos que durante as manobras navais foi empregado pela primeira vez na Marinha Imperial o navio a vapor na histórica Passagem de Toneleiro.

Percebe-se que a atuação da Marinha em ações combinadas ou não com o Exército, se localizou sempre, ao longo da costa brasileira, se estendendo ao máximo ao estuário do Prata, tendo portanto o apoio logístico necessário para a execução da ação no território em conflito.

1.5– A Revolução Industrial: os novos desafios à Marinha Imperial brasileira.



Fig.: 8

Cromolitografia publicada em 1864, intitulada “Madeira e Ferro”, apresenta um tradicional navio de guerra de madeira à esquerda, ao lado do HMS *Warrior*.

A Revolução Industrial foi de grande impacto no cotidiano da civilização ocidental, no mar, porém, as inovações não encontraram eco fácil. O homem do mar, de um modo geral, recebeu com desconfiança a máquina a vapor, isto devido às várias circunstâncias, como por exemplo: a manutenção do navio à vela que, então, se restringia à conservação de suas madeiras, de seu velame e dos cabos que formavam seus aparelhos; e a navegação que dependia unicamente do vento e do estoque de comida, tornando seu raio de ação quase ilimitado. Já com a propulsão a vapor, o raio de ação se tornou restrito, devido à necessidade de abastecimento mais contínuo; além do mais, no que concernia aos navios de guerra, as rodas de pás, que passaram a compor os convés dos navios a vapor, eram vulneráveis e ocupavam espaço destinado aos canhões, e as caldeiras ocupavam os espaços da guarnição e dos mantimentos.(figs.: 9 e 10).

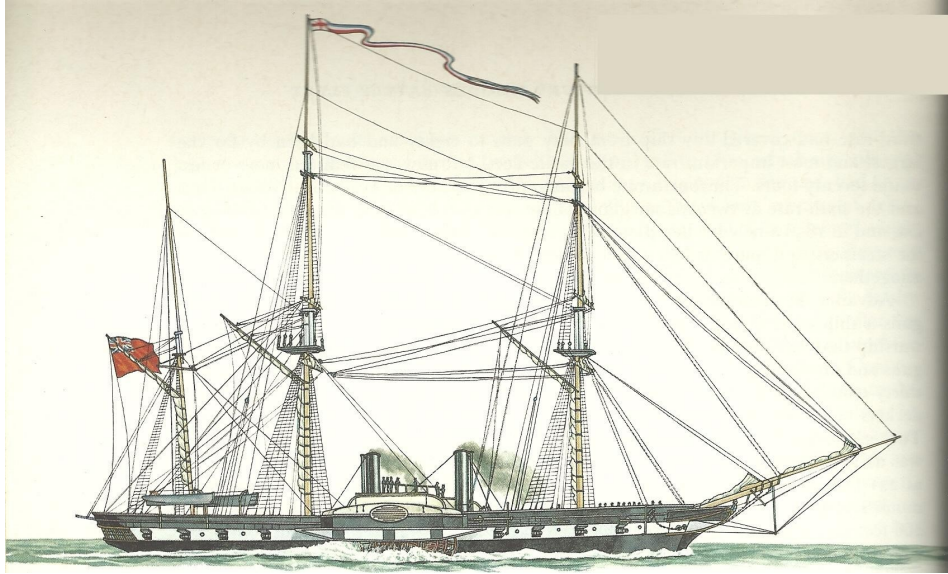


Fig.: 9

Perfil de fragata inglesa, onde nota-se a redução de canhões no convés principal devido a roda de pás, afetando, desta feita, o poderio de ataque.

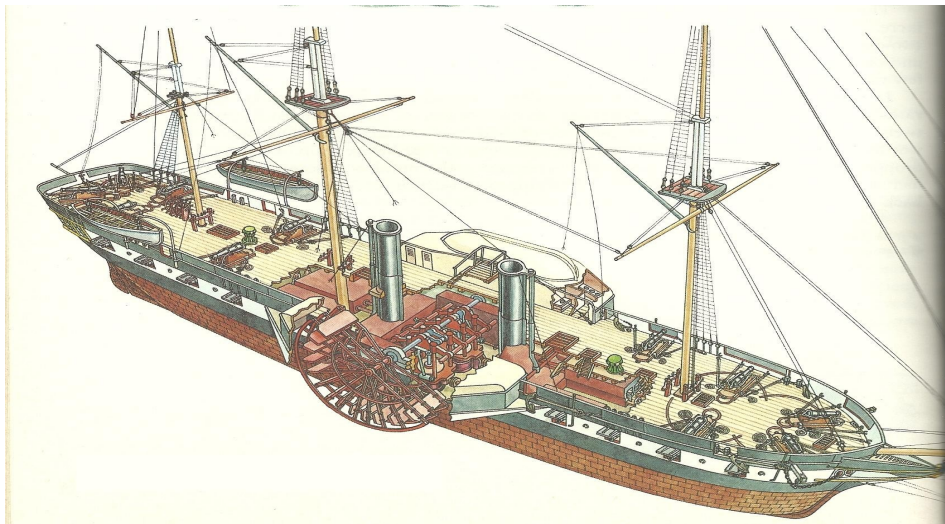


Fig.: 10

Plano de convés demonstrando o espaço tomado pela a roda de pás.

Interessante verificar que o setor que sempre demonstrou ser a ponta da evolução moderna, mudando o rumo da civilização nos séculos XV e XVI com seu desbravamento do mar oceano, criando novas tecnologias e, por que não dizer novos conceitos científicos, tenha desenvolvido uma reação contrária a incorporação do vapor aos meios navais. Acredito que as razões para essa desconfiança podem ser encontradas no seio da então grande potência naval.

Ao final das Guerras Napoleônicas, a arte da navegação à vela havia atingido um nível de aprimoramento que, para as circunstâncias da época, poderia ser considerado como excepcional. O profissionalismo implantado na Marinha Britânica como consequência da necessidade de manter uma ação de presença com credibilidade no Oceano Mundial e o modelo de organização de seu Poder Naval conforme estruturado por Samuel Pepys⁹², possibilitaram o estabelecimento de um predomínio indiscutível sobre seus rivais calcado na adiantada combinação do binômio ser humano-navio.

Tal presença implicava na obrigatoriedade da existência de um sistema de apoio logístico de âmbito mundial que permitisse não apenas o reabastecimento dos itens necessários à sobrevivência das tripulações (especialmente, água potável e alimentos), como também, dos sobressalentes exigidos principalmente para a manutenção da capacidade de movimentação dos navios.

É possível constatar que no passar dos tempos a Grã-Bretanha conseguiu criar um sistema logístico de abastecimento e reparo na ambiência do Oceano Mundial seja pela conquista de posições estrategicamente localizadas, seja por acordos e tratados com os detentores daquelas facilidades. Gibraltar, Alexandria e o Cabo da Boa Esperança são exemplos daquela primeira condição; Lisboa e Rio de Janeiro, da segunda condição⁹³.

Seria lógico que dentre os milhares de homens do mar que guarneciam os meios navais britânicos surgissem uns poucos que, por seus dotes pessoais, se sobressaíssem dentre os demais e passassem a representar para os governantes e para a opinião pública britânica o modelo ideal para a garantia da superioridade alcançada. Mais ainda, no contexto de uma cultura naval já sedimentada, não era percebida a necessidade de adaptar aquele modelo às novas realidades decorrentes do progresso tecnológico.

Nelson foi o representante maior daquele modelo ideal. Suas consecutivas vitórias navais; as

⁹² Samuel Pepys (1633-1703), funcionário público inglês nascido em Londres, que ficou citado na história dos costumes britânicos pela criação do famoso *Diário de Samuel Pepys*. Iniciou sua carreira como escrivão da Marinha (1660), ano em que iniciou seu diário. Tendo conquistado a confiança do rei Carlos II, foi nomeado secretário do almirantado, principal posto administrativo da Marinha (1673). Durante o reinado de Jaime II, foi encarregado de controlar as despesas do estado. Como membro do Parlamento, pôs em prática programas que restauraram o poderio da Marinha inglesa. Ver também, OLLARD, Richard. *A biography of Pepys*. Nova Iorque: Holt, Rinehart and Winston, 1974.

⁹³ Na primeira década do século XIX o porto do Rio de Janeiro era imprescindível para a presença e ocupação britânica da Austrália.

modificações que introduziu na tática de emprego de uma esquadra; sua visão prospectiva sobre a sequência que deveria ocorrer em um engajamento naval, aproveitando-se das condições do vento e do mar; tudo isso, o transformou em uma lenda que deveria ser imitada no futuro para a consecução das batalhas navais⁹⁴.

Surgiu, o *Band of Brothers*⁹⁵, oficiais de Marinha contemporâneos de Nelson que, ao assumirem por questões de carreira, posições importantes no Almirantado Britânico reagiram obstinadamente à qualquer alteração do “modelo nelsoniano”. Daí, porque, a Marinha Real Britânica recusou-se seguidamente a aplicar os benefícios do progresso tecnológico nos seus meios navais. Armando Amorim Ferreira Vidigal⁹⁶ informa que, “a oposição britânica ao vapor fundamentava-se ainda na consequência de que a adoção generalizada desse tipo de propulsão, especialmente para os grandes navios de linha, tornaria obsoleta, de um só golpe, toda a sua esquadra”, o que no pensar do Almirantado britânico, tinha sido planejada para dar um golpe fatal na supremacia naval do Império. Entretanto, o desafio naval francês, encabeçado por Henri Paixhans⁹⁷, levaria o Almirantado a rever suas posições.

Nesse ínterim, no Brasil, Caldeira Brant⁹⁸ já no início dos anos vinte do século XIX tentava, na Inglaterra, a obtenção de um barco a vapor que, na sua opinião permitiria realizar uma viagem ao Norte do país em duas semanas (quatro semanas, era o tempo previsto para um navio veleiro). Ainda que houvesse aquela reação contrária a uma mudança no “modelo naval” praticado pela Marinha “nelsoniana” existiriam “homens do mar” dotados de uma visão prospectiva e que tentaram, na medida de suas possibilidades, modificar o pensar britânico.

No entanto, fortes razões impuseram a máquina a vapor bem cedo à Marinha Mercante, em especial no tocante ao transporte de passageiros; a grande virtude era a regularidade das viagens e a não dependência do vento. As experiências para dotar os navios com a propulsão a vapor vinham sendo feitas desde os últimos anos do século XVIII, mas as primeiras embarcações a utilizarem esse

⁹⁴ A última grande batalha naval envolvendo apenas navios a vela ocorreu em 1827, na Baía de Navarrino (no mar Jônico, costa ocidental do Peloponeso), quando uma força naval combinada da Inglaterra, França e Rússia, destruiu a esquadra turco-egípcia, assegurando a independência da Grécia.

⁹⁵ Tem como significado “irmãos de armas”.

⁹⁶ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira *A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil*. in. *Revista Marítima Brasileira*. Serviço de Documentação da Marinha: Rio de Janeiro. 4º Trimestre/2000. p. 136 (131-197).

⁹⁷ Henri-Joseph Paixhans - oficial de artilharia do exército, lutou nas guerras Napoleônicas, galgando o posto de General de Divisão. Inventor das granadas explosivas, que levaram seu nome, foi a primeira vez que uma arma naval combinou a granada explosiva em trajetória tensa, marcando o início da obsolescência dos navios com casco de madeira com a revolução da construção de navios com casco de aço.

⁹⁸ Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta (1772-1842), primeiro Visconde de Barbacena, militar, diplomata e político brasileiro. Foi, no Brasil, pioneiro da navegação a vapor, tendo, em 1818, recebido de D. João VI o privilégio de explorar o negócio com exclusividade por catorze anos. Foi Encarregado de negócios do Brasil em Londres, Ministro da Fazenda, do Império, Deputado Geral e Senador.

meio de propulsão começaram a surgir no início do século XIX.⁹⁹ Em 1801, o engenheiro escocês William Symington construiu um pequeno rebocador a roda; em 1803, Roberto Fulton, o percussor da nova propulsão, construiu um pequeno barco a vapor que navegou no Rio Sena e, em 1807¹⁰⁰, já nos Estados Unidos, construiu uma embarcação a vapor, o navio *Clermont*, que fez a viagem de Nova Iorque para Albany. No ano de 1812, Fulton iniciou o projeto do primeiro navio de guerra a vapor, a Fragata USS *Demologos*¹⁰¹, lançada ao mar em 1815 após sua morte.

Já na Europa, o navio a vapor francês *Élise*, fez a primeira travessia do canal da Mancha em 1816, e, em 1819 o *Savannah*, realizou a primeira viagem de um navio a vapor cruzando o Atlântico, partiu dos Estados Unidos e em vinte e seis dias chegou a Liverpool na Inglaterra. Em 1838, o *Sírios* inaugurou a travessia oceânica de passageiros, e em seguida o *Great Western*.

Portanto, a Marinha Mercante tratou logo em adaptar os seus meios para a nova realidade, aumentando as dimensões de seus navios, para melhor acomodar a máquina e os passageiros e/ou carga. Logo apareceram as primeiras companhias de navegação a vapor, como em 1840 a *Cunard Line* com o navio *Britannia*, e em 1843 o lançamento ao mar de navio com casco de ferro *Great Britain*, dotado de hélice¹⁰².

Ainda em 1836, temos a invenção do hélice por F. Smith e J. Ericson, e para dar maior proteção à máquina passou ela a ser montada sob a linha-d'água. Em 1850 ocorre o lançamento do *Napoléon* (francês) (fig.:11) e em 1852, o lançamento do *Agamemnon* (inglês).

⁹⁹ CAMINHA, Herick Marques, op. cit. nota 4.

¹⁰⁰ Em 1806 Robert Fulton patenteou nos Estados Unidos o barco movido a vapor.

¹⁰¹ Era um catamarã com a roda entre os seus dois cascos; deste modo a roda ficava mais protegida, mas o navio tinha pouca manobrabilidade.

¹⁰² Até meados da década de 1830, a construção anual de barcos a vapor não tinha tanta representatividade, só a partir de 1880 que se construiu na Grã-Bretanha mais navios a vapor que a vela.

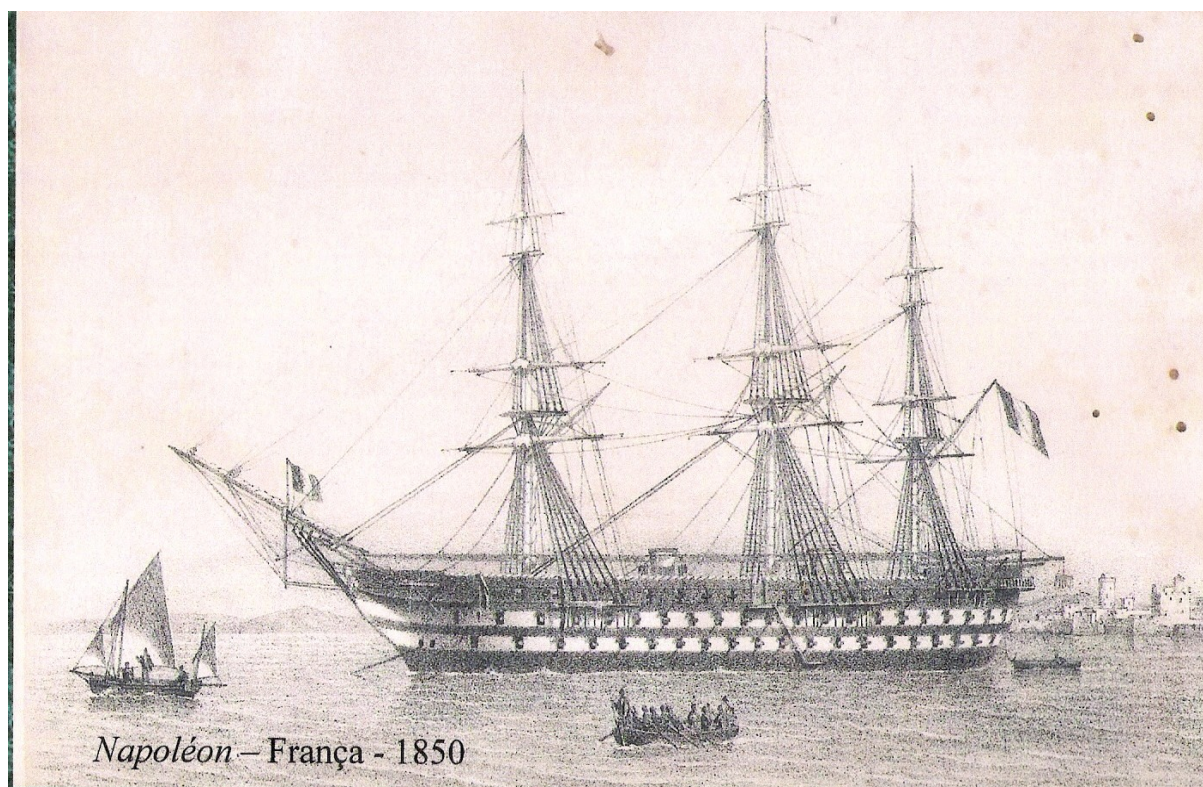


Fig.:11

Desenvolvido pelos franceses, foi o primeiro navio de linha com hélice, ainda com propulsão mista.

A Guerra da Criméia (1853-1856) demonstrou a superioridade dos navios a vapor aos de vela, e o aparecimento de navios dotados de couraça. A importância da couraça como mecanismo de defesa foi visto no ataque ao forte de Kimburn, já o bombardeio de Sebastapol, do qual fazia parte o *Agamemnon* e outro navio da mesma classe, mostrou o valor da propulsão a vapor que possibilitou aos navios mistos se posicionarem convenientemente aos pontos a serem atacados, dando mais eficácia ao bombardeio, indiferentes à direção do vento. Em 1859 ocorre o lançamento ao mar a Fragata francesa *Gloire* composta de madeira e couraça. Em 1860 o do couraçado inglês *Warrior* – casco todo de ferro, com revestimento de madeira.(fig.: 12)

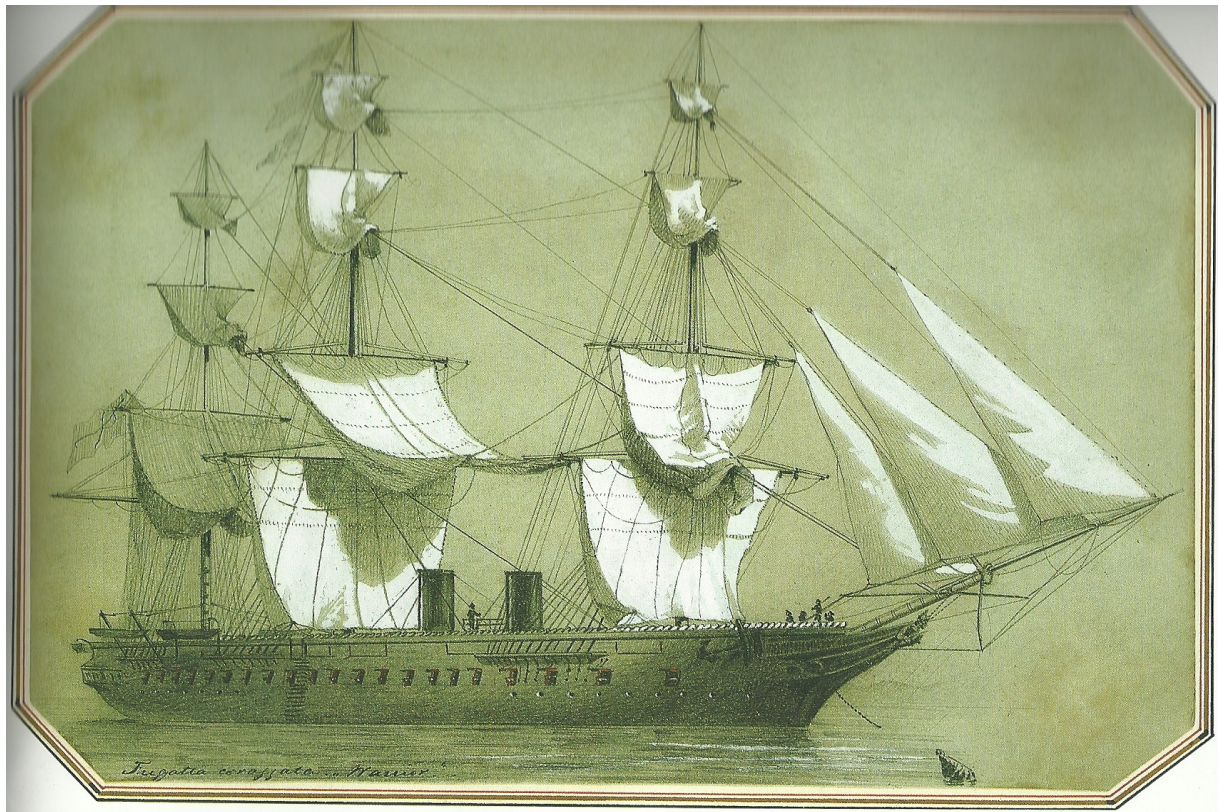


Fig.:12
Couraçado *Warrior*

Na Guerra de Secessão (1861-1865), Hampton Roads firmou a importância do navio encouraçado, onde ocorreu o combate entre a Fragata *Virginia* (ex-*Merrimac*, borda alta, toda fechada) (fig.:13) e o *Monitor*¹⁰³ (torre giratória) (fig.:14). Foi o primeiro combate entre navios encouraçados, cujo resultado tático foi indeciso.

¹⁰³ Veio a ser nome de classe de navio muito utilizado nas marinhas, inclusive na do Brasil por ocasião da Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai.

Photo # NH 57830 CSS Virginia, wash drawing by Clary Ray

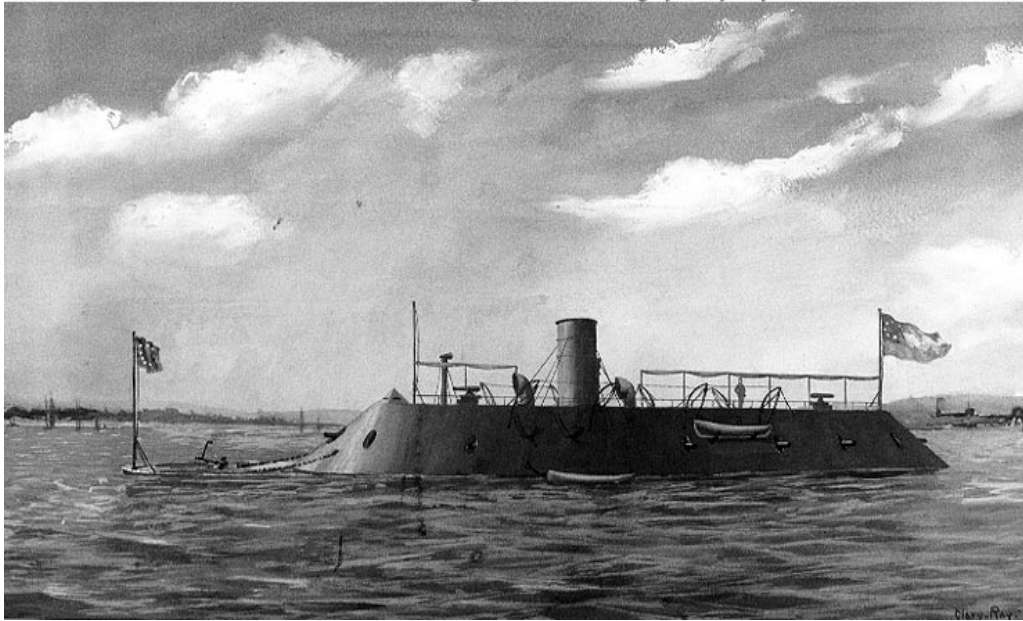


Fig.:13
Fragata *Virginia* (ex-*Merrimac*)

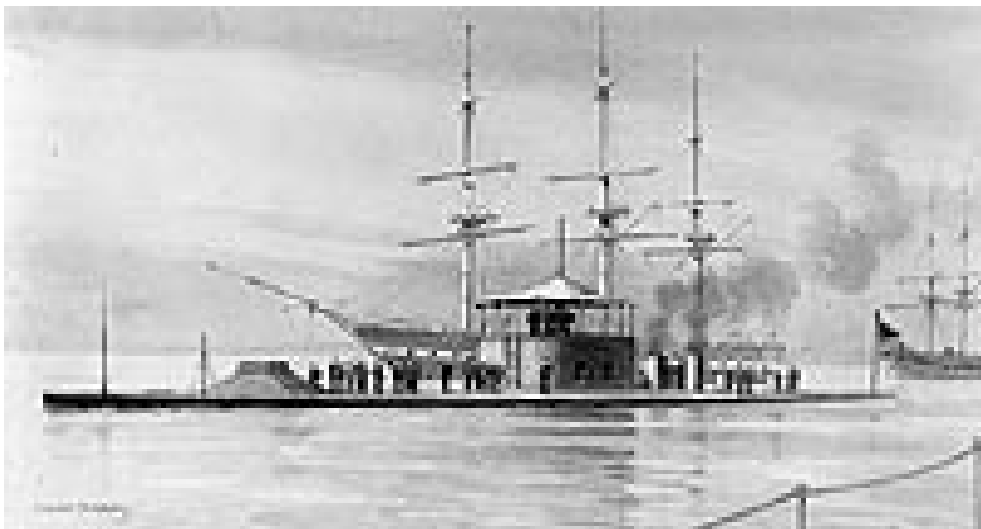


Fig.:14
USS *Monitor*

Para acompanhar o avanço das modernidades navais surgiram novas armas e novas táticas, como por exemplo, o projétil explosivo – indefensável aos navios de madeira. Como exemplos citamos novamente a Guerra da Criméia, por ocasião da Batalha de Sinope (1853), cuja repercussão

de seu uso ocasionou o aumento da espessura das couraças tornando os navios impenetráveis aos projeteis; e o esporão (antiga arma de guerra), utilizado na tática naval do abarroamento, que foi empregado com sucesso na Batalha Naval de Lissa (1866), na Batalha Naval do Riachuelo (1865), e na Guerra de Secessão. No final do século XIX, o canhão retoma seu lugar na tática naval, quando da Batalha de Tsushima no afundamento de um encouraçado por tiros de canhão (Guerra Russo-Japonesa – 1904-5).

No Brasil, o primórdio da navegação a vapor pode ser referenciado com a montagem em Salvador, no ano de 1819, da máquina a vapor adquirida pelo futuro Marquês de Barbacena em um casco ali construído e pela barca a vapor *Swift*, adquirida nos Estados Unidos da América, que aqui tomou o nome de *Bragança*. Em 1825 foi adquirida na Inglaterra a barca a vapor *Hibernia*¹⁰⁴, que no Brasil tomou o nome de *Correio Imperial* e que foi assim o primeiro navio a vapor da Marinha. Em fins de 1826, chegou ao Rio de Janeiro, procedente da Inglaterra, a barca a vapor *Britania*, adquirida para servir a Esquadra Imperial e que passou a se chamar *Correio Brasileiro*.¹⁰⁵ Foram essas as duas únicas embarcações a vapor que teve a Marinha no Primeiro reinado, e foi com elas que se ensaiou o novo sistema de propulsão.

As transformações a seguir, resultantes do desenvolvimento tecnológico no setor naval ocorreram em todas as áreas: na construção naval, na propulsão dos navios, nos seus equipamentos e, no sistema de armas. A grande maioria dos navios de guerra da primeira metade do século XIX era de construção de madeira, de propulsão apenas a vela, e armados com canhões de ferro, montados sobre carretas, que dispostos ao longo dos bordos dos navios atiravam objetos sólidos, das variantes existentes¹⁰⁶, paulatinamente essa realidade foi sendo alterada.

¹⁰⁴ Embarcação de casco de madeira e movida a rodas, a caldeira queimava carvão, mas recebia também lenha para alimentar o fogo. Teve baixa em 1832.

¹⁰⁵ Embarcação de casco de madeira e a propulsão a rodas. Dois mastros cruzando vergas proporcionavam-lhe a possibilidade de navegar a vela. Foi o primeiro navio brasileiro a vapor que dispôs de armamento: uma colubrina (peça de artilharia muito comprida) de calibre 12 e duas caronadas (peça de artilharia curta) de 24. Deu baixa em 1851.

¹⁰⁶ Até meados do século XIX existiam quatro tipos de projetis: o tiro sólido – consistia de uma esfera de ferro fundido compatível com o calibre do canhão; apresentava duas variantes o tiro com corrente (duas esferas eram ligadas por uma corrente) e o tiro-barra (duas semi esferas eram unidas com uma barra de ferro); o tiro de estilhaços – várias camadas de pequenas esferas sólidas de ferro colocadas em um saco de lona grossa, até atingir a forma de um cilindro com o diâmetro compatível com o calibre do canhão, ou então colocava-se grande número de tiros de mosquete dentro de uma caixa cilíndrica metálica; o tiro incendiário – aquecia-se a esfera de ferro antes de coloca-la no canhão, ou então preenchia –se uma estrutura do ferro com material combustível; e o tiro explosivo preenchimento do espaço vazio da esfera de ferro fundido com pólvora, um pavio, uma vez aceso fazia a pólvora explodir, o projétil moderno é uma evolução dessa granada explosiva.

1.6- Fumaça no horizonte: tentativas de preparo para um possível conflito platino.

O estuário do Prata, por seu posicionamento e com a desembocadura de três grandes rios que formavam então, o caminho natural para a penetração continental, constituía um grande potencial mercantil; a região portanto, representou o anseio das nações fronteiriças na busca do seu domínio e exploração. A Cisplatina e a Guerra contra Rosas, ao meu ver, representaram a intenção do Império brasileiro de manter um equilíbrio favorável aos seus interesses na região.

A livre navegação nos rios e os limites entre o Brasil e o Paraguai foram motivos de discordância entre os dois países. Para o Império brasileiro era importante acessar, sem empecilhos, a Província de Mato Grosso, navegando pelo Rio Paraguai, sabedores dessa necessidade, o Paraguai com ambição em conseguir sucesso aos seus interesses nas discussões das questões de limites territoriais, associava a livre navegação aos seus objetivos. A ruptura das relações diplomáticas com o Paraguai (1853) alertou para a necessidade de se prover uma esquadra com capacidade de operar naquelas águas e de defender os interesses do Império¹⁰⁷. Em Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa relativo ao ano de 1857, informa o então Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha José Antonio Saraiva¹⁰⁸ que:

“A necessidade, que tínhamos de 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, que se achão promptas, e devem estar em viagem para o Império.

*Ao digno Vice-Almirante, Joaquim Marques de Lisboa, encarregou o Governo d’essa tarefa, que foi desempenhada satisfatoriamente.”*¹⁰⁹

Mesmo com a preocupação demonstrada por meio dos Relatórios dos Ministros da Marinha, parece que não surtiu efeito nas camadas decisórias do governo, existia, porém, entre membros da

¹⁰⁷ A preocupação com a navegação dos rios pode ser verificada no Relatório de 1856 do Ministro Paranhos, em que informa ter determinado a três navios da esquadra (*Maracanã, Jupurú e Paraguaçu*), que estabelecessem a comunicação regular entre o porto de Albuquerque e os de Assunção e Paraná. Tinham as instruções de identificarem: o regime dos rios Paraguai e Paraná e de seus afluentes; os pontos de escala; e os pontos para estabelecimento de depósitos de carvão de pedra ou de lenha.

¹⁰⁸ José Antônio Saraiva, o Conselheiro Saraiva (1823-1895), foi advogado e político brasileiro. Foi Deputado provincial, Presidente de província, Ministro dos Negócios Estrangeiros, Ministro da Guerra, Ministro da Marinha (Maio/1857 a Dez/1858, e em períodos dos anos de 1865 e de 1866), Ministro do Império, Ministro da Fazenda, Senador do Brasil Império (de 1869 a 1889) e da República (de 1890 a 1893).

¹⁰⁹ RELATÓRIO apresentado a Assembleia Geral Legislativa na Segunda sessão da Décima Legislatura pelo Ministro e Secretário d’Estado dos Negócios da Marinha. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1857. p.3.

imprensa da época, a preocupação em relação à situação política da região platina e as providências adotadas pelo Império para fazer frente a um possível conflito. Em “Resenha Marítima” do *Diário de Pernambuco*, datada de janeiro de 1860, Euzébio José Antunes¹¹⁰, publica as seguintes palavras¹¹¹:

“O Paraguai, preparando-se para resistir-nos, quando tivermos de tratar com ele do ajuste de limites que ficou adiado pela convenção de 6 de abril de 1856, para daí a seis anos, aproxima-se do General Urquiza, e procura firmar suas alianças”

Em agosto do ano seguinte, analisando o parecer da 3ª Comissão do Orçamento relativa ao Ministério da Marinha, expõe a seguinte consideração:

“O que significa a expressão, na ausência de guerra, a próxima ou remota, de que usa a comissão? Pode nenhum homem de Estado prever se seu país, que hoje vive na mais profunda paz com todas as Nações, estará amanhã em uma guerra com alguma, ou com algumas delas, e que seja injustamente provocado? E quando este país limita com povos turbulentos e inquietos, como sucede ao Brasil, é possível que alimentemos a esperança de superar sempre todas as dificuldades que eles nos suscitam, de exirmo-nos a uma luta em que podemos de um momento para o outro acharmo-nos envolvidos? Acabai com a Marinha Brasileira, imprudentes e imprevidentes políticos, e acabareis com a nossa tranquilidade, com a felicidade pública, e quiçá com a integridade do Império. Nós não podemos ir ao Prata: o Paraguai, a Confederação, e o pequeno Estado Oriental poderão chegar até nós. Então nos armaremos À pressa, não atenderemos a sacrifícios.”¹¹²

Apesar dos esforços envidados por alguns, foi visível a situação de despreparo em que se encontravam as Instituições militares no alvorecer do conflito da Guerra da Tríplice Aliança, e a corrida armamentista que teve que ser desenvolvida para fazer frente ao confronto.

¹¹⁰ Euzébio José Antunes, oficial de Marinha, foi correspondente do *Jornal do Commercio*, e do *Correio Mercantil*, no transcorrer do conflito ora em estudo.

¹¹¹ ANTUNES, Euzébio José, op. cit. nota 21, p.11.

¹¹² *Ibidem*, p.12.

1.6.1 – Armamento

A criação da granada explosiva de Paixhans nos anos iniciais do século XIX provocou uma revolução no armamento naval, os navios passaram a ter dois tipos de poderio de fogo, os projetis sólidos convencionais e os canhões que atiravam as granadas explosivas. Em 1843, as mudanças tecnológicas chegaram também às minas marítimas¹¹³, foi desenvolvido por Samuel Colt um sistema de minas controladas, em que sua explosão ocorria por ação de um observador que acionava um dispositivo.

A observação do desenrolar da Guerra da Criméia, após os resultados da batalha naval de Sinope¹¹⁴, determinou a necessidade de se construir embarcações dotadas de couraça. Foi então desenvolvido nos estaleiros franceses, cinco baterias flutuantes dotadas de couraças metálicas(fig.15). Eram embarcações retangulares com casco de madeira, protegidas por placas de ferro com propulsão a vapor. Atuaram de forma efetiva contra as defesas russas em águas interiores, mas não poderiam ser consideradas embarcações para mares abertos. Independentemente de qualquer coisa, foram considerados os primeiros encouraçados (*ironclads*) navais. A partir daí não mais se podia duvidar da eficácia da couraça para os navios de guerra e ficou claro que a tecnologia se voltaria para o aprimoramento dos canhões e dos projetis utilizados; pois a granada explosiva só seria eficaz contra a couraça se pudesse perfurá-la e explodir na parte vulnerável dos navios. Para tanto o projétil tinha que ser cilíndrico e ter ponta (ogiva), como os canhões eram de alma lisa¹¹⁵, o projétil ao deixar o tubo alma do canhão tinha uma trajetória instável, não se podendo garantir o acerto no alvo; a alma raiada¹¹⁶ nos canhões introduzida por Joseph Whitworth¹¹⁷, em 1846, seria a solução para esse problema.

¹¹³ Também chamadas de torpedos, foram inicialmente desenvolvidas no século XVIII por David Bushnell, ancestral das minas modernas só explodiam quando em contato com o alvo.

¹¹⁴ O confronto entre navios e fortalezas na época desta análise, era muito frequente, sendo francamente favorável às fortalezas, não só devido a fragilidade dos navios de madeira sem couraça mesmo em face dos projetos sólidos, mas, também, à pouca eficácia dos canhões navais contra as poderosas defesas das fortalezas.

¹¹⁵ Alma refere-se ao interior do tubo de um canhão, compreendido entre a parte posterior do raiamento e a boca do tubo. As antigas armas de fogo eram destituídas de raiamento, daí a denominação de *alma lisa*, elas atiravam projétil de forma esférica.

¹¹⁶ Superfície interna do tubo alma, no qual se abre o raiamento. Raia representa cada um dos sulcos paralelos, em espiral, feitos no interior do tubo-alma das modernas armas de fogo, para imprimir ao projétil movimento de rotação que lhe dá maior estabilidade na sua trajetória e, portanto maior precisão. Criado pelo inglês Joseph Whitworth.

¹¹⁷ Joseph Whitworth (1803-1887), engenheiro mecânico inglês pioneiro na fabricação de equipamentos bélicos na Inglaterra Engenheiro mecânico inglês pioneiro na fabricação de equipamentos bélicos na Inglaterra.



Fig.:15
Couraça retirada do Monitor *Alagoas*

Em 1854 os ingleses desenvolveram o canhão *Armstrong*¹¹⁸, que além de raiado, era recarregável pela culatra. Embora tenha sido adotado pelo Exército britânico, não o foi pela Marinha (devido ao seu perigoso sistema de carregamento) que preferiu manter em suas belonaves canhões de alma lisa, carregados pela boca.¹¹⁹ A Armada Brasileira optou pelo Armamento *Whitworth*, cujas peças de maior calibre também eram carregadas por esta forma. Assim os primeiros canhões raiados do sistema *Whitworth* chegaram ao Brasil no ano de 1864, sendo, portanto com os canhões *Paixhans* e *Whitworth* que a Marinha atuou na Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai.

¹¹⁸ Tinha carregamento pela culatra (parte posterior do canhão, dotada de dispositivos que permitem acesso à câmara), alma raiada e cinta de chumbo para que pudessem engrazar (introduzir o projétil na câmara de uma boca de fogo, de modo que seus anéis de forçamento se prendam às raiais do tubo-alma) nas ranhuras do tubo alma.

¹¹⁹ Em relatório de 1856, a Assembleia Geral Legislativa, o então Ministro da Marinha, José Maria da Silva Paranhos, informa que “O armamento de nossos navios de guerra não tem ainda um sistema fixo...Convém estabelecer regra e uniformidade em matéria tão essencial à força naval. Julgo conveniente encarregar a um de nossos mais distintos Oficiais de ir a Europa estudar o estado atual dos armamentos navais, que nesses anos tiveram sucessivas mudanças, e devem receber novos melhoramentos da grande experiência da guerra do oriente.”

1.6.2 – Construção naval

A atualização dos meios navais da Marinha brasileira após a Cisplatina foi bastante lenta até cerca de 1850, embora, desde 1830, já figurassem na esquadra as barcas a vapor¹²⁰. Por exemplo, a construção da Corveta *Campista*¹²¹, iniciada em 1824 e pronta para navegar em 1827, é um marco da retomada da construção naval; da mesma forma a Corveta *D. Januária*, cuja quilha foi batida em julho de 1826; e a *D. Amélia*¹²², lançada ao mar em 1830. Tais embarcações, embora de pequeno porte e reduzido armamento, prestaram excelentes serviços na campanha da Cisplatina. Durante a Regência a produtividade do Arsenal foi pequena, nesse período foram lançados apenas três pequenos navios: Lúgar¹²³ *Esmenia* (1836), Brigue-Escuna¹²⁴ *Caliope* (1839), e Patacho¹²⁵ *Argos* (1840).

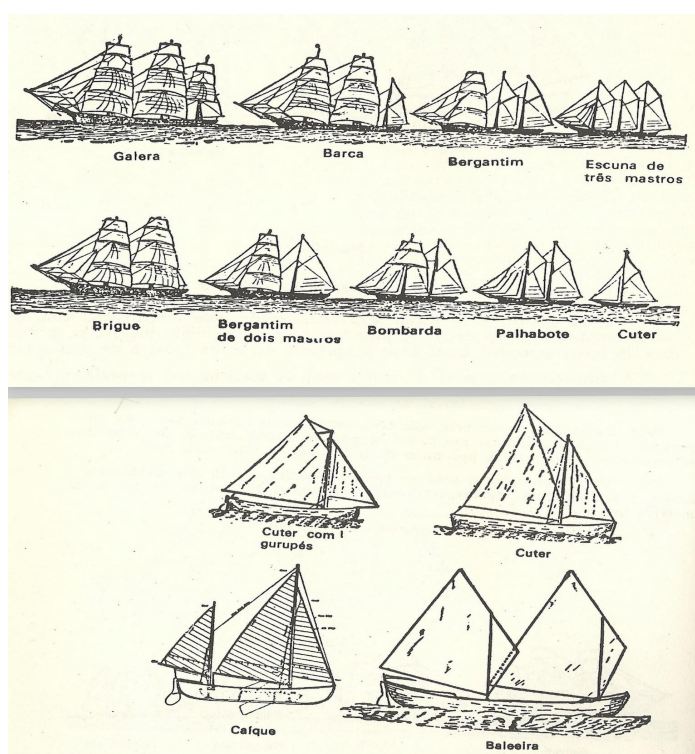


Fig.: 16

Perfil de alguns tipos de embarcação utilizadas no texto.

¹²⁰ Pequenas embarcações empregadas nos serviços auxiliares.

¹²¹ Projeto do então 1º construtor, Primeiro-Tenente José dos Santos Primeiro. Teve seu nome mudado para *D. Francisca*, em homenagem a irmã de D. Pedro I. Seu primeiro nome, *Campista*, foi restabelecido em 1831, após a abdicação. Teve baixa em 1846.

¹²² Homenagem a Imperatriz Amélia, ficou pronta para navegar em fevereiro de 1831; após a abdicação passou a se chamar *Sete de Abril*, em homenagem a esse acontecimento. Teve baixa em 1847.

¹²³ Ou lugre, navio de formas finas, de três mastros.

¹²⁴ Navio de vela menor que o brigue (navio a vela com dois mastros)

¹²⁵ Navio a vela com dois mastros.

Após a maioria a primeira construção foi a Corveta *Euterpe*¹²⁶ Em 1843 foi construída no Arsenal da Corte, a primeira embarcação a vapor feita no país, a barca *Tétis*, tendo sido importados da Inglaterra os motores e caldeiras. Na busca em acompanhar os avanços tecnológicos o Brasil¹²⁷ adquiriu navios no exterior e incentivou a construção naval. Como resultado da primeira temos a aquisição da Fragata *Amazonas*¹²⁸(fig.17) em 1852, e dois anos depois quatro canhoneiras a hélice; quanto a segunda, em 1854 iniciou a construção da Canhoneira *Ipiranga*¹²⁹(fig.18), o primeiro navio a hélice construído no país; e a construção da Corveta *Niterói*¹³⁰(fig.19), até então o maior navio construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, lançada ao mar em abril de 1862.

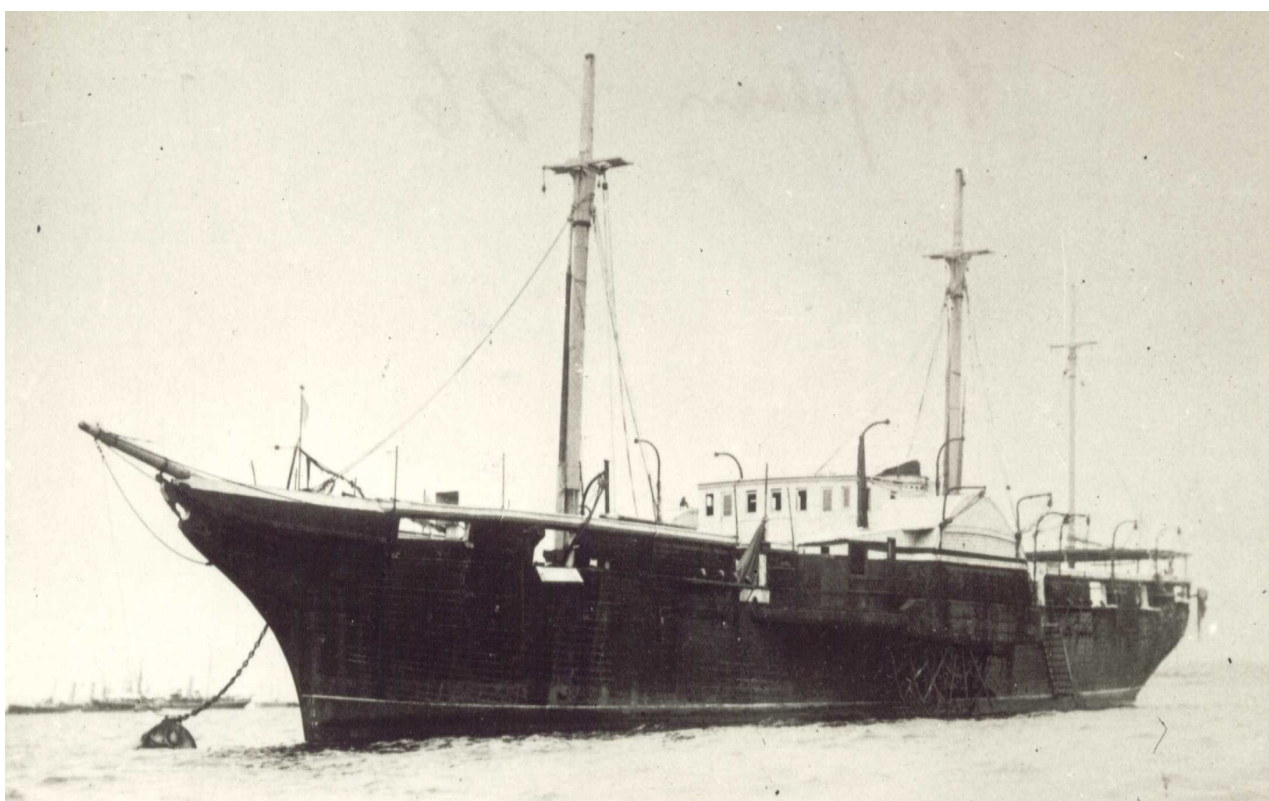


Fig.: 17

Fragata *Amazonas*

¹²⁶ Ainda no Segundo Reinado foram construídos os seguintes navios: Escuna *Villegagnon*, Corvetas *Bahiana*, *Imperial Marinho*, Brigue *Maranhão*, e Brigue-Escuna *Toneleiro*.

¹²⁷ O agravamento das relações do Brasil com o Paraguai, consequência das divergências quanto as questões de fronteiras e livre navegação nos rios da região, estimulou maiores investimentos no Poder Naval, principalmente em termos de preparação de mão-de-obra qualificada.

¹²⁸ Fragata de propulsão mista, a roda. Primeiro navio a vapor de grande porte a ser incorporado à esquadra.

¹²⁹ O projeto é de autoria do engenheiro Napoleão Level, executado no Arsenal da Corte, as máquinas e as caldeiras, sob supervisão do Engenheiro Carlos Braconnot, foram construídas também no Arsenal.

¹³⁰ Projeto de Napoleão Level, a máquina, construída no Arsenal era de propulsão a hélice.

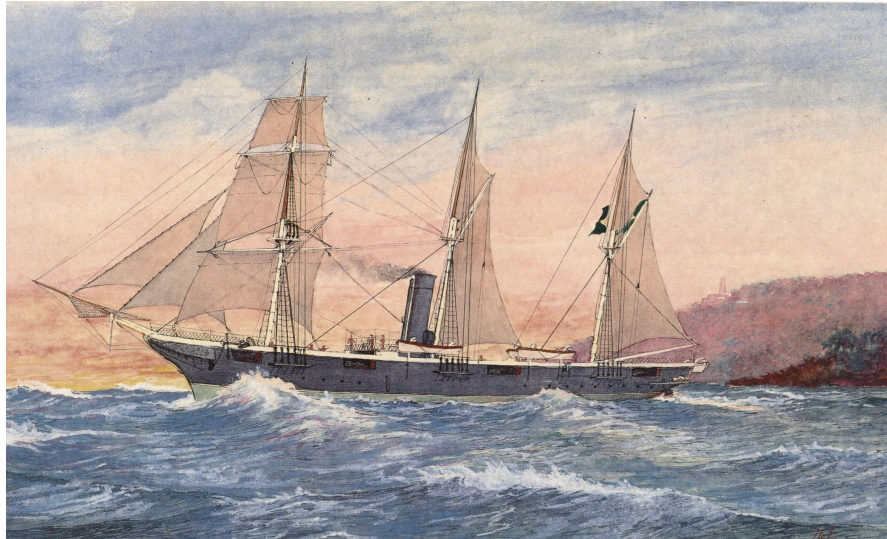


Fig.:18
Canhoneira Ipiranga

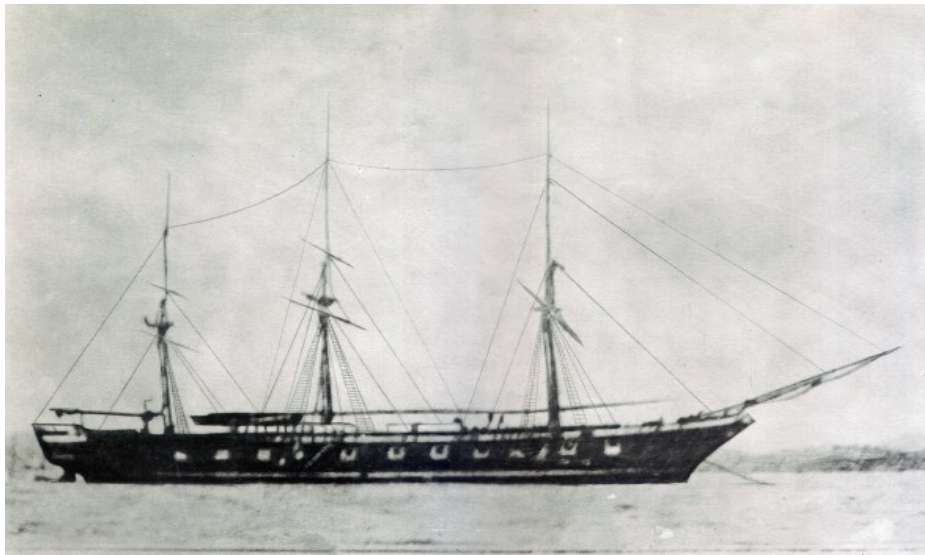


Fig.:19
Corveta Niterói

A ruptura das relações diplomáticas com o Paraguai (1853) reforçou o fomento para a renovação do Poder Naval, em 1857 iniciou a construção da Corveta *Niterói*¹³¹. Diante da possibilidade de um conflito em águas do Rio Paraguai, que exigia dos meios navais características distintas das necessárias à navegação em mar aberto, como pequeno calado¹³² e, como os conflitos anteriores demonstraram necessário, estrutura reforçada com couraça em face da existência de muitos fortes nas margens do rio, recebeu Joaquim Marques Lisboa o encargo de adquirir na Europa

¹³¹ Por dificuldades técnicas, o navio só foi prontificado em 1863, foi dotado com canhões de alma raiada.

¹³² Espaço ocupado pelo navio dentro da água.

canhoneiras que pudessem navegar no Prata. Em carta (anexo 2) remetida ao Almirante Tamandaré pelo Ministro da Marinha, Conselheiro José Antonio Saraiva, datada de 13 de outubro de 1857, há o relato da missão a ele atribuída referente a compra, na Europa, de 10 canhoneiras, especificando as qualidades essenciais esperada desses navios para o cumprimento da missão que a elas será destinada, da mesma forma fala da necessidade de engajamento de marinhagem¹³³; relata ainda sobre a conturbada relação Brasil-Paraguai, informando da missão de Paranhos no tocante a livre navegabilidade dos rios, que seu resultado reforça a necessidade de se ter meios navais com capacidade para enfrentar a fortaleza de Humaitá, em um possível conflito armado.

Como resultado são recebidas, no ano de 1858, duas canhoneiras construídas na França e sete na Inglaterra, todas com propulsão mista a hélice. Essas unidades constituíam então o núcleo da Esquadra brasileira, com os navios de maior porte e calado e menor possibilidade de manobra reservados para a proteção do tráfego marítimo ao longo das costas do Brasil, inadequados que eram para operações fluviais.

A partir de 1865, o desafio criado pela guerra iria ser a causa de um novo surto de desenvolvimento da construção naval no País, especialmente no Arsenal da Corte¹³⁴. Nesse ano foi lançada ao mar uma canhoneira a vapor e dois navios encouraçados; em 1866, um navio encouraçado e duas bombardeiras; no ano seguinte, uma corveta e três monitores encouraçados; em 1868, três monitores encouraçados, além do início da construção da Corveta Encouraçada *Sete de Setembro*. O arsenal de Mato Grosso, situado na área próxima ao conflito, em Cerrito, também contribuiu para o esforço de guerra: em 1863, construiu uma canhoneira a vapor, de rodas; e em 1864, um vapor fluvial de rodas. Contribuiu, também, o estaleiro civil da Ponta da Areia, situado em Niterói, com duas canhoneiras.

¹³³ Acredito que com o novo sistema de máquinas dos monitores, o engajamento de marinhagem estrangeira esta ligada ao fato de se ter mão de obra especializada na sua operação, com o tempo o conhecimento será passado para a marinhagem nacional. No final do documento Saraiva recomenda ainda que seja engajado vinte marinheiros experientes na praticagem das barras difíceis e arriscadas da Holanda, para utiliza-los na praticagem da barra do Rio Grande e outros locais do Império.

¹³⁴ O Arsenal de Marinha cumpria um papel de “indústria motriz”, criando um fluxo intersetorial propiciando o surgimento de outros estaleiros de construção naval e de atividades correlatas e complementares. Ao longo do século XIX, este impulso gerado, associado à expansão urbana da capital, dinamizou ainda mais a indústria da construção naval. Estabelecido próximo à Saúde e Prainha, onde haviam vários trapiches, foi criando um aglomerado de estaleiros navais que atendiam as suas demandas e a dos navios que ancoravam no porto e nos trapiches, além de construir embarcações. No estaleiro da Ponta da Areia, de propriedade do Barão de Mauá, em Niterói, a Marinha encomendou entre 1849 e 1883 doze navios do tipo vapor, cruzador, corveta, canhoneira, galeota e patacho. No estaleiro *Miers & Irmãos Co.*, em 1857, foram encomendados dois cascos de navios. Esta mesma empresa também realizou a importação de estrutura de ferro para o Arsenal, constituindo-se num dos seus maiores prestadores de serviços.

Os projetos dos encouraçados e dos monitores¹³⁵ encouraçados eram de Napoleão Level¹³⁶, e as máquinas instaladas foram de projeto e construção nacionais, a cargo de Carlos Braconnot¹³⁷.

Dificuldade maior do que o reparo e a aquisição do material flutuante era o suprimento da Esquadra de tripulações suficientes às necessidades da guerra. Navios e seus pertences adquire-se ou se constroem de pronto, bons marinheiros não se adquire e menos ainda se formam em pouco tempo. Nem quanto à oficialidade, nem tocante a praça-de-pré¹³⁸ das diversas classes ofereciam os corpos de Marinha pessoal correspondente ao maior número de navios que era preciso armar. Como solução nomeou o Governo alguns oficiais de náutica, ou pilotos, segundos-tenentes de comissão; os guardas-marinha¹³⁹ foram convocados para suprir os vazios da oficialidade.

As praças-de-pré da Armada distribuíam-se pela marinhagem, Batalhão Naval e Corpo de Imperiais Marinheiros. Um dos obstáculos a vencer era o preenchimento dos numerosos claros existentes nesses corpos. No Corpo de Imperiais Marinheiros, que formava o grosso das guarnições, era constituído por pessoal educado profissionalmente, militavam, em 1865, apenas 1929 praças de um total necessário de 2496. As Companhias de Aprendizes Marinheiros encontrava-se também desfalcada com 734 menores de um total necessário de 1017. Na carência já notada de voluntários, e a falta de componentes de uma Marinha Mercante que cobrisse as necessidades, decidiu o governo conceder prêmios aos que se alistasse.

¹³⁵ Os monitores encouraçados eram de construção mista de madeira e ferro e levavam couraça de ferro; sua única propulsão era a vapor; dispunham de um canhão montado em torre giratória, na linha do centro do navio; e tinham pequeno calado e ótima manobrabilidade. O projeto obedecia as linhas de seu precursor da Guerra da secessão, o *Monitor*.

¹³⁶ Napoleão João Baptista Level nasceu na Bahia, em 20 de novembro de 1828, iniciou sua vida profissional no Arsenal de Marinha da Bahia como aprendiz de 1ª classe da oficina de carpinteiros de machado. O talento do jovem Napoleão Level na arte da construção naval impôs sua transferência para o Arsenal de Marinha da Corte. Com a capacidade demonstrada nas aulas de Geometria, Desenho e Sala de Risco desse Arsenal, foi enviado para estudar Engenharia na Europa. Enquanto estudava foi incumbido pelo Governo brasileiro da fiscalização da construção das Fragatas *D. Afonso* e *Amazonas*, na Inglaterra. Regressou em 1852, sendo elevado ao posto de 1º construtor no Arsenal da Corte, foi o primeiro brasileiro graduado em Engenharia Naval. Seis anos depois, foi lançado ao mar o Patacho *Iguassú*, construído no estaleiro da Ponta da Areia de acordo com seus planos. Em 1860, assumiu o posto de Diretor de Construções Navais do Arsenal de Marinha da Corte. Em fins de 1862, retornou à Europa para estudar construção de navios com o casco protegido por couraças de metal, os navios encouraçados. Napoleão Level notabilizou-se pela competência demonstrada no imenso esforço deflagrado pelo Arsenal de Marinha durante a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai.

¹³⁷ Carlos Braconnot nasceu no Rio de Janeiro, em 9 de dezembro de 1831. Com 15 anos de idade, matriculou-se na Academia de Marinha. Guarda-Marinha lutou na guerra contra Oribe e Rosas, tomando parte na Passagem de Toneleiro. Em 1852, foi mandado a Inglaterra para instruir-se na construção de máquinas a vapor. Após quatro anos de intenso aprendizado, empregou seus conhecimentos nas Oficinas de Máquinas do Arsenal de Marinha da Corte, como 2º engenheiro. Foi nomeado Diretor dessas Oficinas em 1863, com a eclosão da guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai dedicou-se intensamente ao preparo da Esquadra para o combate. Projetou e construiu as máquinas para os navios que a Marinha necessitava, como os Encouraçados *Tamandaré*, *Barroso* e *Rio de Janeiro*; os Monitores *Pará*, *Rio Grande*, *Alagoas*, *Piauí*, *Ceará* e *Santa Catarina*; e as Canhoneiras *Forte Coimbra* e *Pedro Afonso*. Também participou ativamente no reparo dos navios que seguiam para o teatro de operações.

¹³⁸ Designação dos militares que não tinham patente de oficial, atualmente é denominado de praça ao militar pertencente a qualquer corpo ou quadro do pessoal subalterno da Marinha do Brasil.

¹³⁹ Denominação dada aos alunos da Academia de Marinha (atual Escola Naval) em seu último ano de curso.

Capítulo II

O ponto de inflexão institucional da Marinha: o conflito em terras distantes

“A Campanha do Paraguai só pode ser descrita por quem a observou, os quadros traçados pela fantasia não podem desprender-se da pena do escritor; por isso que essa campanha é especial sob qualquer ponto de vista, que o historiógrafo a procure estudar”.

Carlos Frederico dos Santos Xavier¹⁴⁰

Por ocasião do início da Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai, uma parcela da esquadra imperial brasileira (anexo 3) encontrava-se no Rio da Prata empreendendo o bloqueio à República Oriental do Uruguai, em consequência à instabilidade política derivada do conflito entre os partidos Blanco (de Atanásio de La Cruz Aguirre) e Colorado (de Venâncio Flores) que se digladiavam pelo poder. O partido Colorado tinha o apoio do Império brasileiro, já o Blanco buscava sustentação no Paraguai. Residiam, então, na República Oriental cerca de 40.000 súditos do Império; as disputas internas causavam prejuízo aos negócios dos brasileiros lá instalados, da mesma forma que os constrangimentos impostos pelo governo Blanco de Aguirre tornava difícil a sua permanência e sobrevivência. Como consequência das reclamações chegadas à Corte, o governo enviou uma missão diplomática a Montevidéu, chefiada por José Antônio Saraiva¹⁴¹. A Missão Saraiva¹⁴² objetivou, portanto, solicitar ao governo uruguaio o cumprimento dos deveres daquele Estado não só em favor dos brasileiros, mas também em atender ao clamor geral do país, colocando o Império brasileiro na condição de um responsável moral em face da opinião pública. Os termos da reclamação foram os seguintes:

1- O castigo, se não a todos, ao menos dos criminosos conhecidos, que gozavam de liberdade e segurança, alguns exercendo mesmo empregos civis e ocupando, outros, postos no Exército da Republica;

2- Imediata destituição e responsabilidade dos agentes de polícia, que haviam abusado da

¹⁴⁰ Cirurgião-Mór da Armada Nacional e Imperial, Dignatário da Imperial Ordem da Rosa, Oficial do Cruzeiro, Cavaleiro da ordem de S. Bento e Aviz, condecorado com as medalhas do Uruguai em 1851, 1852 e 1864, e Chefe de Saúde da Esquadra nas duas campanhas.

¹⁴¹ Foi intenção desse recurso diplomático se respaldar em um apelo amigável feito ao Estado uruguaio, para atender devidamente às reclamações contra as graves ofensas aos súditos brasileiros ali residentes, e cuja propriedade, honra e vida não encontravam proteção.

¹⁴² Euzébio José Antunes informa na edição do Jornal do Commercio de 21 de maio de 1864, que havia uma persuasão geral de que o resultado da Missão Saraiva seria fecundo e restituiria a paz, que os estrangeiros em geral e os nacionais a fitavam com os olhos de esperança; porém a notícia de que uma esquadra viria junto com a missão, produziu um desagradável efeito.

autoridade de que se achavam revestidos;

3- Indenização das propriedades extorquidas a brasileiros;

4- Liberdade de todos os súditos do Império, constringidos ao serviço das armas;

5- Efetividade, em prol dos brasileiros, das garantias prometidas pelas leis da República a todos os habitantes do respectivo território;

6- Fiel desempenho dos compromissos existentes entre o Brasil e a República no sentido de serem atendidos os certificados de nacionalidade, subscritos pelos funcionários competentes; e

7- Respeito às atribuições e regalias dos agentes consulares.

Mediante o não atendimento das reclamações e diante da situação da guerra civil instalada, decidiu Saraiva, com a autorização do governo brasileiro ajudar a restabelecer a paz no Uruguai. Saraiva tratou de unir seus esforços aos negociadores britânico e argentino¹⁴³, mas a tentativa de obtenção da paz não surtiu o efeito desejado. Contudo com o respaldo do governo argentino, Saraiva apresentou ultimato ao governo uruguaio, dando um prazo de seis dias para atender as exigências e ameaçando represálias.

Os termos do ultimato foram os seguintes: que as forças do Exército Nacional, estacionadas na fronteira, receberiam ordem para proceder a represálias sempre que fossem violentados os súditos de Sua Majestade, ou ameaçadas suas vidas e segurança, incumbindo os respectivos comandantes de providenciar pela forma que fosse mais conveniente e eficaz a bem da proteção de que eles carecem; e que também o Vice-Almirante brasileiro receberia ordem e instruções para proteger, com a força de sua Esquadra às suas ordens, os agentes consulares e os cidadãos brasileiros ofendidos por quaisquer autoridades ou indivíduos incitados a cometer desordens, pela violência da imprensa, ou instigações das mesmas autoridades.. Com a recusa, pelo governo Blanco em aceitar o ultimato, decidiu o Ministro Saraiva dar por finda sua missão e retornar para a Corte¹⁴⁴, não antes de enviar ao Almirante Tamandaré comunicação do seu intento com as seguintes orientações: ser conveniente manter estacionados navios de guerra em Paissandu, Salto e Colônia, e que estes, além da proteção devida aos cidadãos brasileiros, não deviam tolerar que os dois vapores do Governo Oriental, e quaisquer outros, levem tropas para os pontos indicados, sendo de interesse seu apresamento quando fizer necessário. A historiografia atesta que a não aceitação das condições por parte do governo Blanco, se deveu a crença de que teriam o auxílio de forças paraguaias a

¹⁴³ O presidente argentino Bartolomeu Mitre, e o representante britânico em Montevidéu Edward Thompson, também tinham interesse no término do conflito.

¹⁴⁴ Segundo Maria Luísa Nabinger de Almeida, houve quem atribuísse o fracasso da Missão Saraiva à qualidade do enviado especial, pois tratava-se de um representante da “diplomacia de partido”, não tendo sido aceito a opção do gabinete liberal de enviar para Montevidéu um homem da política. Porém, os argumentos brasileiros para justificar o fracasso dessas negociações imputaram ao presidente Aguirre a culpa por ter-se recusado a por termo à guerra civil. Desde o fracasso da Missão Saraiva observa-se a troca de acusações entre os dois países sobre a responsabilidade dos Estados, onde ambos se eximiam da culpa.

mando de Francisco Solano Lopez .

Com a retirada do Saraiva, e devido a sua alta patente, foi o Almirante Tamandaré confirmado na chefia das Forças brasileiras em operações no Rio da Prata, recebendo de Saraiva todos os amplos e plenos poderes de que o investira o Governo Imperial para dirigir a parte política da campanha. Logo após a recusa do ultimato, ocorreu a imobilização do Vapor uruguaio *General Artigas*; a caça ao navio *Villa del Salto*, incendiado pela própria guarnição; a invasão do território da República; e o desalojamento da guarnição da Vila de Melo e sua ocupação por tropas brasileiras. Em outubro de 1864 foi efetivado o bloqueio aos portos de Salto e Paissandu. No geral, as ordens passadas aos comandantes dos navios brasileiros se resumiam no seguinte: posicionamento adequado das canhoneiras; notificação aos demais navios de bandeira estrangeira do bloqueio; e apreensão de navios que após tomar conhecimento do bloqueio tentem violá-lo.

O General Venâncio Flores fez chegar a Tamandaré sua intenção de terminar prontamente com a luta e estabelecer a paz no Estado Oriental, após conferências acordaram a cooperação mútua para alcançar esse objetivo, tendo Flores reconhecido a justiça das queixas dos brasileiros e que estava intimamente disposto a atender aos reclamos do Governo Imperial. A intenção do Pacto de Santa Lúcia, assinado entre o General Venâncio Flores e o Vice-Almirante Tamandaré em 20 de outubro de 1864, não só revelou a condição de beligerante do Império, mas também transformou a atuação da diplomacia brasileira, ainda que involuntariamente, em promotora de um golpe de Estado contra a República Oriental do Uruguai, particularmente contra o governo dos blancos. Em dezembro de 1864 chega a Buenos Aires José Maria Paranhos, o Visconde do Rio Branco, com a missão de definir a situação brasileira junto ao governo da República Argentina (os dois países contraíram laços de perpétua aliança pela Convenção da Paz de 1828, além de ser dever dos dois signatários contratantes auxiliar e proteger a província de Montevidéu); segundo o governo Imperial não estava ele em guerra como governo de Montevidéu, exercia-se ali represálias para chegar a um acordo que evitasse a guerra. Não havendo assim beligerantes. Desde logo, e oficialmente, o governo argentino chefiado por Bartolomeu Mitre anunciou que se manteria neutro com relação ao conflito entre o Brasil, o governo constituído do Estado uruguaio e as tropas rebeldes conduzidas por Venâncio Flores.

De acordo com a análise de José Francisco de Lima¹⁴⁵, a situação naquele momento era de que o Governo Imperial havia afirmado a nação e, por meio de seus representantes no estrangeiro, aos países interessados na solução do conflito, que sua intervenção no Estado Oriental nada tinha a ver com a luta partidária de há muito existente, mas sim com as reclamações feitas em desagravo a

¹⁴⁵ LIMA, José Francisco de. *Marquês de Tamandaré: patrono da Marinha: seu perfil histórico*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1999. p.211.

forma de tratamento dispensado aos nacionais residentes naquele país, e achando-se Tamandaré diante de grande dificuldade para tornar efetivo o contido no ultimato apresentado pelo Conselheiro Saraiva, devido poder contar apenas com a força embarcada nos navios da esquadra, até a chegada dos regimentos terrestres que só ocorreu em final de dezembro, o oferecimento de Flores em reunir suas forças às imperiais, foi a solução ideal para aquele momento¹⁴⁶.

Na sequência dos eventos, a 26 de outubro foi iniciado o bloqueio dos portos de Salto e Paissandu, e decidido pela tomada da cidade de Salto, devido oferecer posição estratégica favorável para servir de base de apoio para o ataque a Paissandu. Sua tomada ocorrida em 28 de novembro não exigiu grandes sacrifícios, quer dos atacantes quer dos defensores, uma vez que, mal as primeiras granadas de artilharia começaram a cair sobre as casa, as bandeiras brancas tremularam no espaço, anunciando a rendição.

Já a cidade de Paissandu, por possuir vários pontos de defesa, era tão bem guarnecida e defendida que os brasileiros chegaram a denomina-la de Forte Sebastapol, em alusão a Guerra da Crimeia, representava a chave do Rio Uruguai e porta de entrada para qualquer ação naval brasileira pelo sul, em combinação com a invasão terrestre pelo norte. Foram duas investidas à Paissandu, a primeira durou três dias, com os navios brasileiros bombardeando incessantemente a sua praça fortificada para auxiliar no avanço das forças de terra; durante o combate, um grupamento conduzido pelo Primeiro-Tenente Antônio Carlos de Mariz e Barros conquistou Bela Vista (elevação ao norte de Paissandu), na qual montaram canhões retirados dos navios. No terceiro dia Tamandaré suspendeu o ataque, aguardando o reforço de contingente do Exército Imperial. Na manhã de 31 de dezembro, a Força Naval e o contingente do Exército Imperial, sob o comando do Marechal Mena Barreto juntamente com as tropas de Flores, reiniciaram o ataque à Paissandu, que culminou na sua ocupação. As operações para tomada de Paissandu iniciaram em 3 de dezembro, só tendo ocorrido sua conquista em 2 de janeiro de 1865. Mas já então havia ocorrido a agressão paraguaia.

2.1- A agressão paraguaia

Desde que assumiu a presidência da República do Paraguai, Francisco Solano Lopez¹⁴⁷ se dedicou a organizar com cuidado as forças militares, alcançando proporções superiores às dos

¹⁴⁶ A respeito da demora do Exército brasileiro, Antunes desabafa em edição do *Jornal do Commercio* datada de 6 de dezembro: “Por que não marcha o Exército Imperial? Por que ainda hoje não se tem notícia dele, três meses depois da rejeição do *ultimatum*? Por que não se sente a ação do Brasil senão frouxamente, quando ela devia ser decisiva?”.

¹⁴⁷ Francisco Solano Lopez (1827-1870) filho de Carlos Antônio Lopez ditador paraguaio, estudou na Europa onde absorveu o sistema militar prussiano. Durante suas viagens, comprou armas e munições para as forças armadas paraguaias, e ao ser nomeado ministro da Guerra e da Marinha, Lopez adotou o sistema militar aprendido na Europa. Após a morte de seu pai, em 1862, Solano Lopez assumiu a presidência da República do Paraguai, lá permanecendo até sua morte.

demais países da América do Sul. Estrategicamente, o Paraguai permaneceu afastado das disputas regionais durante as décadas que se seguiram ao período de independência. Na década dos cinquenta, todavia, esta nação, geopoliticamente dominada pelas vias aquaviárias, passou a ser envolvida em confrontações com seus vizinhos e com as potências navais estrangeiras. Em 10 de fevereiro de 1855, o Forte Itaipu atirou contra o navio norte americano USS *Water Witch*, enquanto ele estava encalhado, participava de uma expedição exploratória. Quatro anos mais tarde, os Estados Unidos enviou um esquadrão ao Rio da Prata para exigir indenização, era composto de quinze navios de guerra. O vapor *Fulton* seguiu até Humaitá levando a intimação de indenização de dez mil dólares, os demais permaneceram em Montevidéu. Como resultado das negociações foi concedido indenização aos familiares dos tripulantes do USS *Water Witch*, e um vantajoso contrato comercial.

As primeiras disputas com o Brasil surgiram a respeito das fronteiras do norte, em 1850; o Brasil considerava o Rio Apa como seu limite, enquanto os paraguaios tinham como divisa o Rio Branco. O Brasil ocupou o Pan de Azúcar, uma elevação no território disputado, sendo ali desalojados pelos paraguaios. Ainda em 1855, em reação as interferências paraguaias feitas a navegação aos navios brasileiros no Rio Paraguai e ao ataque ao porto brasileiro de Salinas em frente ao Forte Olímpio, foi enviado uma força naval composta de vinte navios de guerra sob o comando do Almirante Pedro Ferreira de Oliveira como ato de intimidação. Como resultado, ocorreu o tratado assinado em Abril de 1855, que permitiu resolver alguns dos problemas entre os dois países.

Em 1859 ocorreu um incidente com a Grã-Bretanha, a diretiva inglesa era de proibir a navegação paraguaia fora do rio Paraná até que o Paraguai se submetesse a determinadas exigências inglesas (tratava-se de prisão pelas autoridades paraguaias de um cidadão com dupla nacionalidade – inglês/uruguaia). Somente em 1862, após muitos entendimentos diplomáticos a Inglaterra retirou a maioria de suas exigências.

Esses movimentos não passaram despercebido ao olhar do Império, ao menos, por alguns segmentos da sociedade, conforme consta nas manifestações de preocupação publicadas na imprensa como a de autoria de Euzébio José Antunes datadas de 1860 e 1861:

*“O Paraguai, preparando para resistir-nos, quando tivermos de tratar com ele do ajuste de limites que ficou adiado pela convenção de 6 de abril de 1856...aproxima-se do General Urquiza , e procura firmar alianças.”*¹⁴⁸

“O que significa a expressão, na ausência de guerra, a

¹⁴⁸ ANTUNES, Euzébio José, op. cit. nota 21, p.11

próxima ou remota, de que usa a Comissão?¹⁴⁹ Pode nenhum homem de Estado prever se seu país, que hoje vive na mais profunda paz com todas as nações, estará amanhã em uma guerra com alguma, ou algumas delas, e que seja injustamente provocado? E quando este país limita com povos turbulentos e inquietos, como sucede ao Brasil, é possível que alimentemos a esperança de superar sempre todas as dificuldades que eles nos suscitam, de eximir-nos a uma luta em que podemos de um momento para o outro achar-nos envolvidos? Acabai com a Marinha Brasileira, imprudentes e imprevidentes políticos, e acabareis com a nossa tranquilidade, com a felicidade pública, e quiçá com a integridade do Império. Nós não poderemos ir ao Prata: o Paraguai, a Confederação, e o pequeno Estado Oriental poderão chegar até nós. Então nos armaremos à pressa, não atenderemos a sacrifícios”¹⁵⁰

Conta-nos Visconde de Ouro Preto:

“A despeito do patriótico movimento da opinião, que concitara o Governo a cuidar mais seriamente, do que até então fizera, dos aprestos militares¹⁵¹ que não despreza nenhum povo prudente; sem embargo da nobilíssima reação do espírito público, determinado por violências recentes de alguns navios ingleses, que, obedecendo a ordens tresloucadas do Ministro Christie, violaram a soberania nacional em nossas águas territoriais, executando injustas represálias por supostos agravos, cuja inexistência depois reconheceu o próprio governo Britânico, dando condignas satisfações; apesar desses precedentes, que nos deviam por de sobreaviso, recaímos na antiga inércia e voltáramos ao habitual desleixo no tocante ao Exército e à Armada.

“Passado o momento agudo do célebre conflito inglês ninguém mais cogitou de preparar o país para a contingência de uma

¹⁴⁹ Antunes se refere ao parecer da 3ª Comissão de Orçamento na parte relativa ao Ministério dos Negócios da Marinha, datada de 1861.

¹⁵⁰ ANTUNES, Euzébio José, op. cit. Nota 21, p. 11-2.

¹⁵¹ A ideia de um conflito com o Paraguai passava ao largo das mentes das autoridades brasileiras, baseado nos importantes serviços que o Império havia prestado para o reconhecimento de sua independência e, depois, para sua organização militar quando cedeu instrutores tirados de seus quadros de oficiais, como engenheiros e artilheiros.

guerra, chegando o fatal desprendimento a ponto de que um oficial do exército, o Coronel Carneiro de Campos, presidente nomeado para Mato Grosso e por notável coincidência a primeira vítima de tamanho erro, opôs-se na Câmara dos Deputados a pequeno aumento nos quadros da primeira linha comungando talvez nas mesmas ideias de outro representante da nação, que naquele recinto não duvidou declarar, que daria graças à Providência se visse arder o último navio da Esquadra Brasileira”¹⁵².

Ainda em 1863 em artigo do Jornal do Commercio Antunes informa:

*“Procedente do Havre, vieram oito canhões raiados de 24, com todas as sua pertencas, consignados ao Cônsul do Paraguai, em Buenos Aires. É a segunda remessa de artilharia deste sistema que vem para aquela República... Consta também que o Presidente Lopez encomendou algumas canhoneiras para decidir pacificamente a questão de limite conosco”.*¹⁵³

Nesse mesmo periódico foi noticiado o desembarque de dois mil barris de pólvora em Assunção, e a movimentação paraguaia para o recrutamento e reorganização de seu exército, era abril de 1864.

George Thompson¹⁵⁴ relata que o Paraguai começou a se preparar ativamente para a guerra no começo de 1864, e em março desse ano Lopez estabeleceu em Cerro León um acampamento onde 30.000 homens de dezesseis a cinquenta anos, recebiam instrução militar. Ao mesmo tempo 17.000 recrutas eram exercitados em Encarnación, 10.000 em Humaitá, 4.000 em Assunção e 3.000 em Conceição¹⁵⁵. Informa ainda que a imprensa de Buenos Aires mostrou-se grandemente alarmada com o recrutamento e instrução em Cerro León, e que a preparação militar do Paraguai era realizada em grande escala para um país de seu tamanho e recursos.

Com todos esses indícios e fatos é de se estranhar que o Império brasileiro não demonstrasse alguma preocupação com o que ocorria.

Em 30 de agosto o Governo Paraguaio protestou contra o ultimato apresentado pelo governo brasileiro ao uruguaio, e declarou que a entrada de forças brasileiras no Estado Oriental seria por ele

¹⁵² OURO PRETO, Afonso Celso de Assis Figueiredo, op. cit. nota 17, p.27-8.

¹⁵³ Jornal do Commercio, nº 316 de 16 de novembro de 1863.

¹⁵⁴ THOMPSON, George, op. cit. nota 28, p.32

¹⁵⁵ Ao todo cerca de 64.000 homens receberam instrução militar em seis meses, de março a agosto de 1864.

considerada como ameaça à independência do referido Estado, a que procederia, caso ocorresse, como lhe parecesse útil ao equilíbrio do sul da América.

Em represália ao que ocorria na República Oriental, a 14 de novembro de 1864 uma força naval paraguaia interceptou o Vapor brasileiro *Marquês de Olinda*, quando este subia o Rio Paraguai transportando o novo presidente da província de Mato Grosso, Coronel Frederico Carneiro de Campos, fazendo-o presa de guerra. Logo a seguir, a Província de Mato Grosso foi invadida por tropas paraguaias, sendo ocupado o Forte Coimbra. Diante desses fatos, o Império brasileiro aceita o Estado de Guerra contra o Paraguai.

Prisioneiro da geopolítica, Lopez acreditava poder romper a clausura do Paraguai e chegar ao estuário do Rio da Prata por meio da abertura de um corredor terrestre, entre Assunção e Montevideu, anexando aos seus domínios a cidade argentina de Corrientes, parte do território brasileiro do Mato Grosso (para ter o controle total do Rio Apa) e a então Província do Rio Grande do Sul. Continuando em seu objetivo maior que era o domínio fluvial da região, Solano Lopez arquitetou o ataque ao Rio Grande do Sul. Para tanto, solicitou permissão do governo argentino para atravessar Corrientes com seu exército. Não obtendo tal permissão, ordenou a ocupação da Província de Corrientes, localizada na margem esquerda do Rio Paraná¹⁵⁶. A notícia de que um exército paraguaio invadira a província de Corrientes, depois de ter a sua Esquadra se apoderado traiçoeiramente na véspera de dois navios de guerra argentinos que estavam fundeados naquela província, provocou indignação geral no Rio da Prata.

Como consequência da ocupação paraguaia à Corrientes, em 1º de maio de 1865, o Brasil, a Argentina e o Uruguai assinaram o Tratado da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai¹⁵⁷.

Em linhas gerais, estava, pois, iniciada a Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai(anexo 4).

2.2- A mobilização e a estratégia da Força Naval (1ª fase da guerra)

Apesar de se encontrar em pleno estado de guerra com a República Oriental, o Brasil estava desarmado quando da agressão do governo paraguaio, se fora suficiente o poder combatente existente para fazer frente ao conflito na República Oriental, o mesmo não ocorria diante de uma nação fortemente mobilizada. Ademais, as informações relativas ao estado geral das forças paraguaias deixava a desejar, um exemplo é o contido no informe dirigido ao Almirante Tamandaré

¹⁵⁶Segundo Thompson, ficou estabelecido que Buenos Aires declarara virtualmente guerra ao Paraguai ao não conceder permissão às suas tropas para atravessarem Corrientes, enquanto permitira aos brasileiros subir o rio e ameaçar o Paraguai. THOMPSON, George, op. cit. nota 28, p.51.

¹⁵⁷ O Tratado estipulava que as operações envolvendo forças navais e terrestres seriam operações conjuntas, ou seja, sem unidade de comando. Ao Almirante Tamandaré coube o comando da Força Naval aliada.

referente a estrutura militar paraguaia do Ministro Residente em Assunção, César Sauvam Vianna de Lima, datado de 13 de outubro de 1864, que deixou a falsa noção de que o Paraguai não representava perigo ao Império brasileiro. Esse documento informava que a força total do exército era de 30 mil homens, que dez mil homens das tropas regulares brasileiras seria o suficiente para calar os seus canhões; que a instrução militar paraguaia era quase nula; que grande parte do armamento era composta por espingardas antigas, muitas com pederneiras; quanto as fortificações, só mencionava a de Humaitá e umas baterias postadas nas eminências da entrada do ancoradouro da capital (Assunção); e que a esquadra paraguaia compunha-se de 11 vapores, não podendo-se dar nome de navios de guerra, sendo o *Tacuari* o único que estava armado, mas em péssimo estado por ser muito velho¹⁵⁸. Em verdade, Lopez contava no início do conflito com cerca de 80 mil soldados mobilizados. A esquadra paraguaia era composta pelos vapores *Tacuari*, *Paraguari*, *Igurei*, *Marquês de Olinda*, *Iporá*, *Paraná*, *Olimpo*, *Pira-Guirá*, *Argentina*, *Flying-Fish*, e *Pulasky*; navios à vela: Escunas *Independência* e *Aquidabã*; Patachos: *Rosário*, *General*, *Lopez* e *Paraguari*; Lanchões: *Humaitá*, *Cerro Leon* e *Coimbra*. Além de várias chatas (no mínimo 12) e navios capturados de primeiro momento do conflito, a saber: Vapores *Anhambai* e *Ipanema* (brasileiros); e *25 de Mayo*, *Gualedguay* e *Salto Oriental* (argentinos). Totalizando 23 vapores, cinco navios de vela e três lanchões. Thompson dá outra conta no que se refere aos meios navais paraguaios: “compunha-se de dezessete pequenos vapores, todos de passageiros, com exceção do *Añambay* e do *Tacuari*, ambos construídos como canhoneiras. Eram todos armados com canhões não raiados, de calibre 4 e 32 libras. O *Jejuí* tinha uma peça calibre 12, raiada, de carregar pela culatra. Os marinheiros estavam armados de fuzis *Witton* com sabres-baionetas.”¹⁵⁹

No início da guerra a Marinha dispunha de 45 navios armados, distribuídos pelos distritos navais, ou empregados em comissões. Destes, 33 eram de propulsão mista e 12 dependiam exclusivamente do vento. Para a navegação nos rios era essencial a propulsão a vapor, e muitos não tinham o calado apropriado para a navegação dos rios Paraguai e Paraná. A partir de 1865, ocorreu mobilização para capacitar nossas forças navais não só com meios de propulsão a vapor, mas também com calado adequado para a navegação dos rios.

A guerra demandou da Marinha brasileira muitos e variados serviços em rios extensos e de difícil navegação, sendo necessário para o sucesso das operações tirar o maior proveito dos elementos que dispunha, e criar todos os demais que fossem necessários lançar mão.

O primeiro cuidado que o Almirante Tamandaré tomou foi propor ao Governo Imperial, por ofício de 5 de fevereiro de 1865, a construção de uma flotilha de transportes fluviais, que iriam

¹⁵⁸ ANTUNES, José Euzébio, op. cit. nota 21, p. 47-51.

¹⁵⁹ THOMPSON, George, op. cit. nota 28, p. 59.

assegurar a mobilidade do Exército e a sua condução até as imediações de Três Bocas com uma despesa insignificante comparada ao fretamento de vapores. A constante preocupação com o erário, traço de sua personalidade, é assim retratada por Artur Silveira da Mota, ao comentar em suas memórias o comportamento de Tamandaré quanto o gasto do erário:

“Ele exigia que os movimentos dos navios no Rio da Parta se fizesse todos à vela, mesmo quando só tivessem velas auxiliares, sendo o motor principal o vapor “Carvão é ouro, dizia ele; temos de trocá-lo por libras esterlinas” . Mesmo nos Rios Uruguai e Paraná era de rigor abafar os fogos sempre que havia vento à feição, por menos veleiro fosse o navio. De sobressalentes só se fornecia o estritamente necessário. Até das munições de guerra era avaro...e possuía mesmo um talento assombroso para manejar os detalhes da economia de uma esquadra.”¹⁶⁰

O Governo Imperial¹⁶¹ nada decidiu a este respeito, provavelmente porque, apanhado de surpresa, ainda não tivesse resolvido qual o ponto por onde invadiria o território inimigo, que era tão desconhecido como seus recursos¹⁶². Não podendo esperar por uma definição mais objetiva do como agir, decidiu Tamandaré adotar a estratégia naval do bloqueio. Sendo os rios Paraná e Paraguai as artérias de comunicação com o Paraguai, dividiu a Força Naval em três Divisões - uma permaneceu em Buenos Aires e as outras duas subiram o Rio Paraná. Assim informou o seu plano de manobra ao Ministro da Marinha, em 3 de março de 1865:

“... Desde já preparo uma forte divisão, composta do Amazonas, Jequitinhonha, Beberibe, Parnaíba e Belmonte, que até o dia 15 deve partir a tomar posição conveniente para fazer efetivo o bloqueio daquela república. É, porém, minha opinião que o bloqueio deveria ser estabelecido simultaneamente com o desembarque de uma força de dez mil homens, 15 milhas de Humaitá. O acampamento deste Exército seria flanqueado por nossas canhoneiras tanto no Rio Paraguai como no Paraná, e assim em comunicação com a Marinha,

¹⁶⁰JACEGUAI, Arthur Silveira da Mota, op. cit. nota 22, p.62. Essa característica de Tamandaré certamente contribuiu para o controle do provimento de suprimentos na guerra.

¹⁶¹ O conteúdo do Ofício reservado datado de 4 de maio de 1865, assinado por Francisco Xavier Pinto Lima, não passa, ao meu ver, nenhuma orientação, excetuando a que diz respeito ao alistamento de alguns cidadãos do Paraguai que ofereceram seus serviços militares, em que Tamandaré fica autorizado a contrata-los para as guarnições dos navios, incorporando-os com as mesmas condições e vantagens com que eram admitidos os demais estrangeiros.

¹⁶² ANTUNES, José Euzébio, op. cit. nota 21, p.59-60.

ficaria logo em circunstância de resistir ao triplo ou quádruplo da força inimiga que o quisesse atacar, protegendo-se também com fortificações passageiras.

“O bloqueio deste modo estritamente estabelecido não só concorreria para proibir toda a comunicação com o Paraguai, que ficaria completamente isolado...

“Penso, portanto, que deveríamos já transportar para o dito lugar o Exército que se acha em Montevidéu, empregando neste transporte todos os nossos paquetes, e os vapores de nossa Esquadra, rebocando os navios de vela e chatas que fosse mister fretar aqui para este fim. Até a cavalaria poderia ser assim conduzida, desmontada, mas levando, cada cavalo, seus arreios e pertenças, para vestir a cavalhada que recebesse de Corrientes... Em 30 dias colocaríamos 15 ou 20 mil homens na margem direita desse rio, em território paraguaio, poupando-nos uma longa e incômoda viagem por terra a este Exército...”¹⁶³

Nesse mesmo documento, Tamandaré informou que seria necessário que os navios brasileiros estivessem providos de talhadeiras para cortarem as correntes de ferro que provavelmente existiriam para bloquear a passagem dos navios junto às fortificações paraguaias; citou ainda que da exemplo a Batalha de Sebastapol, o governo paraguaio poderia meter a pique alguns navios para fechar o canal. Quanto ao armamento naval, solicitou mil revólveres, seis mil granadas de mão, dois mil foguetes a Congrave e de sinais, duas mil metralhas de 68 e duas mil de 32; quatro mil bombas; e para os canhões raiados de 70, 32 e 6, do sistema *Withworth*, solicitou dois mil projetos sortidos.

Numerosos vasos de vela ou a vapor, pertencentes uns ao Estado e outros fretados começaram a partir constantemente do Rio de Janeiro para o ancoradouro da esquadra no teatro de guerra, e vice-versa, mantendo frequentes a comunicação com o governo central; cumpria-se torná-la periódicas, em dias certos e determinados para maior regularidade e facilidade dos fornecimentos. Assim, estabeleceu-se uma linha de transporte quinzenal, zarpando simultaneamente os vapores da esquadra para a capital e desta para o lugar onde se achasse o navio almirante, nos dias 15 e 30 de cada mês. Os vapores que fizeram esse serviço foram: *Isabel*, *Vassimon*, *Apa* e *Marcílio Dias*. Tinham escala em Corrientes para entrega e recebimento de correspondência, e em Montevidéu

¹⁶³Ibidem, p. 61-6.

para receberem carvão. Ficavam de reserva o *Leopoldina*, para substituir qualquer falta e empregarse no reboque dos navios a vela, que transportavam gêneros, e o *Werneck* para trazer a Corte despachos urgentes, quando fosse preciso. O Visconde de Ouro Preto informa que:

*“Este serviço, que até o fim da guerra desempenhou-se com a maior pontualidade, sem que desse jamais o menor transtorno, foi de incalculáveis vantagens. Reduziu-se grandemente a despesa dos fretamentos; a esquadra achou-se sempre perfeitamente abastecida; as notícias eram frequentes, as comunicações seguras.”*¹⁶⁴

Apesar dessa afirmativa de Ouro Preto verifica-se no Diário de Inhaúma que em certos momentos ocorreram quebra de continuidade no recebimento das correspondências tanto oficiais quanto particulares, algumas tendo chegado com atraso de mais um mês, situação até compreensível considerando a situação de guerra e a distancia entre os dois pontos de contato¹⁶⁵.

Coerente com seu plano mandou aprontar oito canhoneiras para subirem o Rio Paraná, formando duas Divisões, uma sob o comando do Chefe Barroso¹⁶⁶ e outra do Chefe Segundino¹⁶⁷. O provimento dos navios demorou o tempo necessário para que eles não sofressem falta alguma no interior do rio. O primeiro cuidado foi assegurar a mobilidade dessa Força Naval, assim, comprou-se um depósito de 500 toneladas de carvão que existia em Corrientes, celebrou-se contratos de fornecimento de víveres, sobressalentes e medicamentos; e como as guarnições dos navios estavam reduzidas, foi embarcada, sob o comando do Coronel Bruce¹⁶⁸ uma Brigada do Exército.

A 29 de março todos os navios tinham seguido para efetivar o bloqueio dos rios, e em 13 de abril ocorreu a invasão paraguaia de Corrientes. Esse novo cenário colocou a questão do abastecimento dos navios em situação precária, perdendo a Força Naval a facilidade do depósito de carvão de Corrientes, ficou reduzida ao do Paraná, e ao que algumas escunas expedidas de Buenos Aires poderiam fornecer. Os navios haviam levado mantimentos suficientes para 3 meses, e ainda em 14 de maio a escuna *Bela Margarida*, largou de Montevideu para se juntar aos navios levando 200 mil rações de todas as classes. Mesmo assim a falta do carvão para o pronto uso na queima das máquinas dos navios poderia prejudicar a mobilidade dos navios, sendo necessário tomar medidas adequadas para não prejudicar as operações então em andamento.

¹⁶⁴OURO PRETO, Afonso Celso de Assis Figueiredo, op. cit. nota 17, p. 64.

¹⁶⁵INHAÚMA, Ignácio Joaquim José, op. cit. nota 27, p.60 e 64.

¹⁶⁶ Manoel Barroso da Silva, acumulava a função de Chefe do Estado-Maior de Tamandaré.

¹⁶⁷ José Segundino de Gomensoro.

¹⁶⁸ Brigadeiro João Guilherme Bruce, teve destacada atuação na guerra. A Brigada permaneceu embarcada nos navios da Marinha mesmo após a chegada de Caxias no teatro de operações.

A primeira ação aliada na guerra foi a retomada de Corrientes. As duas divisões da força naval brasileira, sob o comando do Chefe-de-Divisão Francisco Manoel Barroso da Silva, transportaram as tropas aliadas que efetuaram a retomada. Combinou-se o ataque para o dia 25 de maio. Naquela manhã, os navios suspenderam e subiram o rio (estavam em Bela Vista) em direção a Corrientes, lá chegando, efetuou-se o desembarque das tropas¹⁶⁹ que infligiu grandes perdas ao inimigo. O combate durou 17 horas, que ao final culminou com a retomada da cidade. Vejamos como o Almirante Barroso narrou em seu diário o ocorrido:

“25 de maio

“Ao romper do dia, como se tinha disposto na véspera, os navios tomaram os seus reboques, e ao nascer do sol embandeirávamos nos topes com a bandeira argentina no mastro grande, por ser dia de gala de nossos aliados. Os vapores Pampeiro e Pávon fizeram o mesmo; mas com a Bandeira Brasileira no mesmo mastro, o que foi demasiada delicadeza....Às 10h chegamos em frente à coluna, deixando todos os reboques fundeados do lado do Chaco, e seguimos a colocarmo-nos em duas linhas em frente a cidade, dando fundo às 11h.... Enquanto isto se fazia [desembarque das tropas] os paraguaios por dentro das casas se dirigiam ao lugar do desembarque; mas a coluna de atiradores, e os navios fizeram fogo sobre eles..., e eles entrincheirados em uma casa que lhes servia de quartel, muito hostilizavam a nossa gente...Deste lugar para a cidade há uma ponte, a qual os paraguaios defendiam de outro lado, mas ao final também foram desalojados,...”¹⁷⁰

Interessante notar que apesar do estado de guerra, a cortesia entre os aliados era fortemente aplicada, e registrada em quase todos os documentos, mesmo quando contrariados por algum motivo; o mesmo pode-se dizer em relação ao inimigo quando foram respeitados os dias de festa de cada nação.

Apesar de derrotados, os paraguaios não desistiram de Corrientes, e a notícia da chegada de reforços ao inimigo motivou a evacuação do exército argentino daquela cidade¹⁷¹. Mais uma vez a Força Naval ficou sem o apoio de abastecimento previamente agendado. Após a operação, os navios

¹⁶⁹ Foi desembarcada parte da Brigada do Coronel Bruce com duas bocas de fogo.

¹⁷⁰ AMAZONAS, Francisco Manuel Barroso da Silva, op. cit. nota 19, p. 41.

¹⁷¹ Logo após a ocupação de Corrientes, ocorreu a evacuação das forças aliadas, que segundo documento relatando a marcha do Exército, fora motivada devido ao pequeno número de força em comparação ao do inimigo que se reunia rapidamente; o embargo da passagem do gado; e a falta da cavalaria.

desceram o rio algumas milhas e atracaram em sua margem direita. Neste ponto recorreremos novamente ao Diário de Barroso, no intuito de demonstrar que, apesar dos entraves logísticos causados pela perda de Corrientes, o abastecimento dos navios da Força Naval continuou a ser realizado, mesmo que de modo precário:

“27 de maio

“Tanta lida, trabalho, sangue, e mortes para no outro dia deixarmos o lugar que com tanta bravura se havia tomado!

“28 de maio

“Bom tempo, vento do lado norte, toda a Esquadra fez lenha em terra para alimentar as caldeiras...Perguntei aos navios a quantidade de praças a municiar, e eu verifiquei que havia 2.081.

“30 de maio

“... os quais fundearam próximos a nós à 1h da tarde, trazendo aquele [vapor Iguereí] só carvão para 36 horas. Da Escuna Anna Maria com 56 toneladas, e do Patacho Giovanni Costa com 122, mandei dar combustível à Araguari e depois à Mearim e à Iguatemi.

“31 de maio

“Trata-se de descarregar o Patacho Giovanni Costa que trouxe carvão; passou-se recibo de 56 toneladas ao mestre da Escuna Anna Maria.

“1º de junho

“Como ao partir contávamos obter pão e carne em Corrientes, e este recurso nos falhou por ter sido esta cidade ocupada pelos paraguaios, principiamos a consumir logo a bolacha e carnes salgadas que trouxemos. Dispus para que amanhã siga o Ipiranga até o Ricón do Soto para buscar carne.

“4 de junho

“Fui a bordo de todos os navios depois da missa, e neles encontrei para mais de 200 doentes de diarreia, bexiga e tifo.

“5 de junho

“A 1h da tarde chegou uma pequena escuna argentina, saída de Buenos Aires em abril. Comprei a ela, para dar dietas aos doentes, bolachinhas, arroz, aletria e açúcar fino; porque já se

*concluíram todas que trouxemos com tão extraordinário número de enfermos que temos tido.”*¹⁷²

Verifica-se nessas anotações de Barroso que, para alimentar as caldeiras, na falta de carvão adotou-se a lenha vegetal, e o já elevado número de doentes com as moléstias que tantas vidas ceifaram, e ainda era maio de 1865.

O domínio dos rios também foi um dos objetivos de Solano Lopez, e a supressão da esquadra brasileira era uma necessidade para o desenvolvimento de sua meta. Com esse objetivo em mente elaborou a operação de ataque a força naval estacionada no rio Paraná, próximo a Corrientes, sendo os preparativos para esse ataque feitos em Humaitá, sob a direção do próprio Lopez. Os navios paraguaios desceram¹⁷³, sob o comando do Comandante Meza, pelo Rio Paraguai e Paraná, tinham a missão de dar combate aos navios de Barroso, tomá-los e incorporá-los a sua força.

Era o início da Batalha Naval do Riachuelo. A importância desse evento, ocorrido a 11 de junho de 1865, deve-se ao fato que garantiu às forças aliadas o efetivo domínio dos rios, que representavam então, as estradas para Assunção. Lopez quando de suas viagens para a Europa, encomendou a construção de navios couraçados do tipo “casamata” (proteção encouraçada instalada na tolda dos navios de combate fluviais, cobrindo canhões de grosso calibre capazes de atirar para um e outro bordo) e do tipo de “torres” (estrutura couraçada de forma cilíndrica, que possibilita atirar em várias direções). Quando voltou para o Paraguai, não esperou a chegada dos navios encomendados; julgando-se bastante forte em terra, rompeu as hostilidades. Este erro custou-lhe muito caro, pois com o resultado de Riachuelo ficou completamente bloqueado não podendo cumprir os compromissos assumidos com as firmas construtoras. Aproveitando-se dessa situação o Governo brasileiro conseguiu que os navios fossem prontificados para sua esquadra. Assim foram adquiridos os Monitores-Encouraçados *Bahia*, *Silvado* e *Lima Barros*; e os Casamatas-Encouraçados *Mariz e Barros* e *Herval*. Em carta datada de 1^o de janeiro de 1865, José Maria da Silva Paranhos, informa ao Almirante Tamandaré a vinda de navios encouraçados encomendados pelo governo paraguaio, que deveriam ser aprisionados ou então negada provisões nos portos brasileiros em que tocar primeiro.(anexo 5).

Após a batalha naval, e dos relatórios a que ela se seguiram o Almirante Barroso alertou tanto nos documentos oficiais como em seu diário, da necessidade de reforço de marinheiros e

¹⁷² Logo após a ocupação ocorreu a evacuação das forças aliadas, que segundo documento relatando a marcha do Exército, informava que fora motivada devido ao pequeno número de força em comparação ao do inimigo que se reunia rapidamente, e o embargo da passagem do gado, e a falta da cavalaria.

¹⁷³ Compunham a força naval paraguaia os seguintes meios navais; *Tacuari* (capitânia), *Paraguari*, *Igurei*, *Iporá*, *Marquês de Olinda*, *Jejuí*, *Salto Oriental*, *Pirabebé* e *Iberá* (devido a uma avaria não pode descer com os demais navios).

oficiais para o serviço na Força Naval em Operações de Guerra. Foi no meio de preparativos para formar uma esquadilha, a fim de subir com ela para o Alto Uruguai, que Tamandaré recebeu em Buenos Aires a notícia do combate de Riachuelo; tratou logo de organizar vasto hospital, como veremos mais adiante, e enviar todos os recursos que eram necessários para reparar as faltas que havia, que chegaram em 18 de junho após a Passagem de Mercedes. Um dos pontos positivos de Riachuelo foi o fortalecimento da Aliança com a Argentina, que apesar dos acordos estabelecidos, permanecia certa reserva quanto os reais interesses, desvanecido com o ocorrido.

O resultado adverso¹⁷⁴ em Riachuelo não abateu os ideais de Solano Lopez. Determinou ao General Robles¹⁷⁵ que fosse montada na Barranca de Mercedes, cerca de duas léguas abaixo de Riachuelo, uma poderosa fortificação, com o objetivo de separar a esquadra brasileira, com essa manobra pretendia cortar as comunicações e a remessa de suprimentos. Descoberto esse ardil, Barroso forçou a barragem e, após vivíssimo fogo de artilharia e fuzilaria, transpôs o obstáculo, fundeando no Chimboral, quinze léguas abaixo de Corrientes. Vejamos agora o que relatou a parte oficial de Barroso para Tamandaré, datada de 18 de junho de 1865¹⁷⁶:

A escassez de carvão, bem como a falta de âncoras, me fez resolver mandar descer ontem a Canhoneira Araguari, Comandante Hoonholtz, até onde se achava encalhado do lado do Chaco o Vapor Marques de Olinda, destruído no dia 11, para lhe tomar algum combustível que ele tivesse bem como algum armamento.

... Felizmente na ida da canhoneira fez descobrir que os paraguaios se estavam fortificando mais abaixo sobre a barranca de Mercedes... colocando nelas peças de artilharia e grande número de tropas de infantaria....A colocação dessa bateria de na menos de 20 bocas de fogo, coadjuvada por mil e tanto soldados de infantaria, tem a meu ver dobrado fim: O primeiro não deixar subir embarcação alguma, pois hoje as que sobem são só para auxiliar a nossa Esquadra e qualquer que venha com carvão e mantimentos, ao primeiro tiro se retirará, certa de que não perderá o seu frete, pois não poderia resistir a força maior; e no seguiríamos faltos de carvão,

¹⁷⁴THOMPSON, George, op. cit nota 28, p. 76. Thompson em análise após a Batalha cita que duas “das principais desvantagens que os paraguaios tiveram de enfrentar consistiam em serem os navios brasileiros muitíssimo mais altos que os seus, de modo que mal podiam abordá-los, acrescentando que todos os barcos brasileiros traziam erguidas suas redes contra abordagem [já essa mesma característica iria auxiliar nos ataques das chatas paraguaias]; a outra desvantagem era que os vapores brasileiros, quase todos movidos a hélice, desvencilhavam-se com muita facilidade dos paraguaios, que não tinham ganchos de fixação para abordagem.

¹⁷⁵ General Venceslau Robles comandou o Exército paraguaio.

¹⁷⁶ANTUNES, José Euzébio, op. cit nota 21, p.131-4.

como presentemente nos achamos. O segundo é que, quanto mais descer o rio, os nossos navios maiores não poderiam passar na travessia de Peguahó, e então viriam com o resto de seus navios, como no dia 11, colocar-se por baixo da barranca protegidos pela artilharia e fuzilaria nela assentadas...Todas essas considerações me induziram a tomar a resolução de descer para não ficarmos bloqueados...

...Ao avistar o ponto fortificado, demos viva a S.M. o Imperador; ao Império do Brasil, ao Exército Nacional e à Armada. A 1 e 20h começou o fogo...Nós apenas respondemos antes de chegar a posição de transpô-la... às 2 e 35h estava tudo passado, e o fogo havia passado. Seguimos a vir fundear no Ricón de Caballos e esperar carvão...Navegaram bem os navios...Se estas fortificações volantes nas barrancas continuarem, precisaremos em breve de grandes reparos que não poderemos efetuar por estarmos longe de recursos..”¹⁷⁷.

Em todo conflito a sorte e a oportunidade andam do lado do sucesso, e foi isso que ocorreu – a falta do carvão e a manobra por sua busca surpreendeu o inimigo em sua intenção de bloqueio, possibilitando a Força Naval brasileira tomar ação para desarticulá-la.

Ainda por Barroso¹⁷⁸, temos a notícia de que no dia 19 de junho chegou o Brigue *Pepiriassu*, rebocado pela *Ivaí*, com carregamento de carvão, 200 quintais¹⁷⁹ de carne seca, e outros mantimentos, assim a força naval estava suprida por mais um mês e meio. Nesse mesmo dia os Patachos *Maria Tereza* e *Cavour* chegaram com 108 e 123 toneladas de carvão respectivamente¹⁸⁰. No dia 20 chegou o Pacote *Espigador*, com mantimentos que completavam dois meses; e aos 22 o Vapor argentino *Guardia Nacional* entregou dez mil quintais de carne seca; e a escuna *Conceição* 47 toneladas de carvão. No dia 23 a força naval recebeu 74 toneladas de carvão da Escuna *Nova Rosita* e 72 toneladas da Escuna *Lombardia*.¹⁸¹

¹⁷⁷ Possivelmente esse comentário foi o que motivou o estabelecimento do Arsenal de Cerrito.

¹⁷⁸ AMAZONAS, Francisco Manuel Barroso da Silva, op. cit. nota 19.

¹⁷⁹ Medida antiga de peso correspondia a 4 arrobas, ou seja, cerca de 60 Kg.

¹⁸⁰ A correspondência de uma tonelada é 1.000 kg, existe registro de que um navio consumia 291kg/h de carvão por caldeira, e que um navio de cruzeiro gasta 60 toneladas por dia em cruzeiro de 10 nós, daí o registro da grande quantidade de fornecimento de carvão, e sua constante falta.

¹⁸¹ No mês de julho também houve grande movimento de navios trazendo carvão para a Força Naval, totalizando 279 toneladas. Como Barroso contratou o fornecimento de carne seca no Rincón do Soto, solicitou que esse gênero não mais viesse de Buenos Aires. No dia 12 de julho chegaram mantimentos com reses vivas, roupa, medicamento e víveres. Em 19 de julho chegaram sobressalentes, medicamentos, dietas e muitos outros objetos necessários; sendo que no dia 26 o

Não desanimaram os paraguaios diante do insucesso de Mercedes. Com o mesmo propósito deslocaram-se para posição mais abaixo, em Cuevas, perto de Bela Vista, onde o canal do rio é estreito e tortuoso e a barranca bastante elevada. Nesse local foram dispostos, em bateria, mais de trinta canhões e 3.000 atiradores. Cumprindo a ordem vinda de Tamandaré, Barroso suspendeu de Chimboral e em duas Divisões¹⁸² a 12 de agosto, apesar do combate feroz e sangrento com consideráveis avarias aos navios, obteve mais uma vitória.. Assim descreveu as operações o Almirante Tamandaré ao Ministro da Marinha:

“... a descida de nossa Esquadra tornou-se necessária para não ficar ela com a retaguarda cortada, por baterias, e assim incomunicável. É conveniente que ela marche sempre paralelamente aos movimentos do Exército inimigo, enquanto este não for cortado pelo nosso Exército... Os nossos navios sofreram algumas avarias, e quando chegarem os operários que se esperam dessa Corte, os mandarei para o Paraná, a fim de recupera-los.”¹⁸³

Nesse momento chegamos ao final do que foi instituído como a primeira fase da guerra, que se constituiu notadamente do ataque paraguaio ao território e às forças aliadas. Até então, a incipiente e falha estrutura logística pode ser sentida, não na sua origem, mas no objeto de seu suporte- as unidades da Força Naval -, pois não havia apoio efetivo no tocante ao suprimento de víveres, carvão e tudo o mais necessário para o enfrentamento com o inimigo, em território inóspito e desconhecido, distante dos centros de abastecimento – Rio de Janeiro, Buenos Aires e Montevideú, devido especialmente pela dificuldade de se fazer chegar os suprimentos aos meios navais. A estruturação de uma base de apoio tornou-se medida primordial para a manutenção do fluxo logístico e para as futuras operações. É o que veremos a seguir.

2.3 - A invasão do território paraguaio (2ª fase da guerra)

A vitória alcançada em Riachuelo já havia assegurado às Forças Aliadas a liberdade do uso do Rio Paraná e o bloqueio da via fluvial para o uso do inimigo como eixo de abastecimento, neutralizando o poder naval de Solano Lopez, encerrando desta feita, a fase ofensiva da guerra

Transporte *Apa* aportou transportando o 14º Batalhão de Voluntários, e para reforçar a Força Naval, marinheiros e alguns oficiais, rebocava a Barca *Quarahim*, que trazia da Côte munições navais e de guerra.

¹⁸² Incorporaram às Divisões, a canhoneira argentina *Guardia Nacional*, sob o comando do Coronel-de-Marina Muratore.

¹⁸³ ANTUNES, José Euzébio, op cit. nota 21, p. 155.

desencadeada pelo inimigo. Seus exércitos foram compelidos ao retraimento, à procura de posições defensivas. Jataí, Uruguaiana e Corrientes passaram a constituir territórios sob domínio aliado, propiciando a invasão do terreno paraguaio.

Finalmente, em dezembro de 1865, os exércitos aliados encontravam-se reunidos a leste de Corrientes e ao sul de Três Bocas. Nessa ocasião, o Conselho de Guerra¹⁸⁴ tomou a decisão de investir sobre o território inimigo, ficando acordado que a invasão se processaria com a travessia do Rio Paraná pelas tropas aliadas, transportadas por navios da Marinha, até à sua margem direita. Restou apenas a fixação de local apropriado para o desembarque, a ser definido após o reconhecimento daquele rio por navios da Esquadra. Era necessário elaborar plano que atendesse tanto às necessidades da Marinha como às do Exército, e com essa premissa, os Estados-Maiores das Forças entraram em atividade analisando o problema, os fatores condicionantes, as possibilidades e opções, e finalmente, as diversas linhas de ação e suas variáveis. Nas palavras de Tasso Fragoso:

“Cabia-lhes agora prepararem-se para a invasão e depois efetuá-la. Era inevitável que perdessem algum tempo na primeira parte deste trabalho, pois que, como sempre, havia mister improvisar in loco, e não era problema insignificante transpor, de uma margem para outra de rios caudalosos como o Paraná e o Paraguai, uma massa de 40.000 homens, e movê-la depois em terreno de que não havia cartas topográficas e, pode-se afinal dizer, completamente desconhecido.”¹⁸⁵

A base de operações foi montada em Corrientes, com local para construção de barcas que operariam em apoio ao transporte das tropas (Arsenal de Cerrito), de unidade de saúde (hospital) e acampamento para os militares. Paralelo as atividades desenvolvidas para a prontificação da base de operações e aprestamento do pessoal, os navios da Força Naval faziam constante patrulhamento da área, visto os consecutivos ataques das chatas paraguaias e do fogo do Forte Itapiru às bases e aos meios navais aliados.

Barroso que já vinha, desde outubro de 1865, empreendendo o reconhecimento do Rio Paraná na altura de Três Bocas, pouco pode adiantar, em face do reduzido número de meios¹⁸⁶ que

¹⁸⁴ O Conselho de Guerra era formado por Mitre, Gelly y Obes, Urquiza, Flores, Tamandaré e Osório.

¹⁸⁵ FRAGOSO, Tasso *História da guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. Rio de Janeiro: Imprensa do Estado-Maior do Exército, 1934.

¹⁸⁶ Os navios que compunham a Divisão de Barroso eram: Fragata *Amazonas*, que devido ao seu calado não podia passar de Corrientes; os vapores *Belmonte*, que tinha o fundo arruinado e as caldeiras em mal estado; *Beberibe*; *Magé*; *Ipiranga*; *Mearim*; *Ivaí*, velha e estragada sem condição de sustentar um combate; *Araguari*; *Itajá*; e *Igurei*, pequeno

dispunha. Era-lhe impossível dominar as 60 léguas de um rio repleto de ilhas e bancos, sem o recurso de carta hidrográfica ou, de auxílio de práticos, não podendo também, arriscar sem proveito os meios que seriam necessários para o desembarque dos exércitos aliados. Por estes motivos não avançou no reconhecimento do Rio Paraná, nem fez frente aos vários *raids* dos paraguaios nas margens dos aliados. Não obstante, a presença dos navios de nossa Esquadra manobrando na área de Três Bocas exerceu o efeito de presença das forças aliadas na confluência dos Rios Paraná e Paraguai, dissuadindo qualquer tentativa, a mais, do inimigo em descer as águas do rio.

Em janeiro de 1866 iniciou-se a movimentação do restante das tropas e de navios para a base de operações. A 8 de fevereiro, o Almirante Tamandaré, partiu de Buenos Aires com a Canhoneira *Parnaíba* e o Vapor *Onze de Junho*, chegando em Corrientes no dia 21. A 25 de fevereiro, reuniram-se, no quartel-general de Bartolomeu Mitre, os chefes militares Venâncio Flores, Marechal-de-Campo Manuel Luís Osório e Almirante Tamandaré, sendo decidido que Tamandaré assumiria o comando das operações a serem realizadas.

Nesta ocasião era preciso estabelecer uma definição fundamental, encontrar um local de desembarque, que seria a solução de compromisso para um problema até então inédito, pois, que além de assegurar o sucesso da operação como um todo, deveria atender aos requisitos operacionais de ambas as Forças.

A 20 de março, já contando com o reforço de mais meios navais¹⁸⁷, a força aliada bloqueou a confluência do Paraná e Paraguai, interceptando todas as comunicações do inimigo entre os dois rios, e fazendo cessar as incursões que, até então, vinham sendo realizadas pelos vapores remanescentes da Esquadra de Lopez. A esquadra contava então com quatro encouraçados, uma fragata, 15 canhoneiras, três avisos, 12 transportes e um patacho. Acrescentem-se mais sete vapores fretados, utilizados para o abastecimento das forças aliadas e que Tamandaré, prudentemente, reteve para auxiliarem no transporte do Exército.

vapor utilizado para transportar víveres.

¹⁸⁷ Os encouraçados e os monitores construídos no arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, como veremos posteriormente.

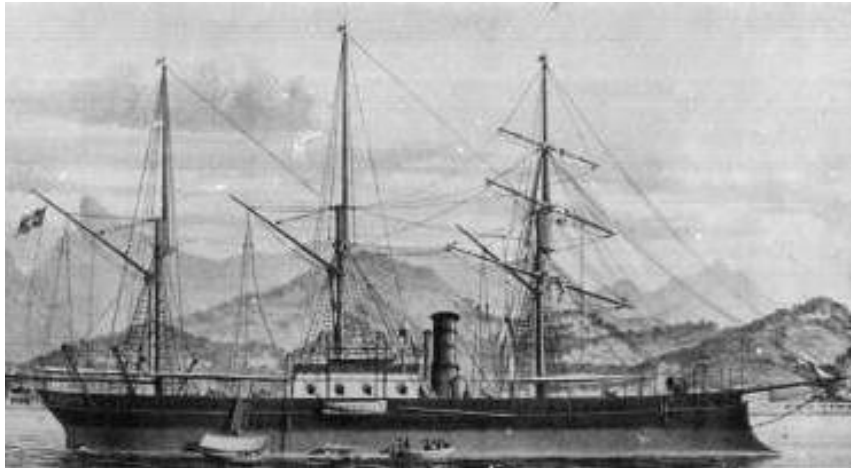


Fig.: 20
Encouraçado *Brasil*

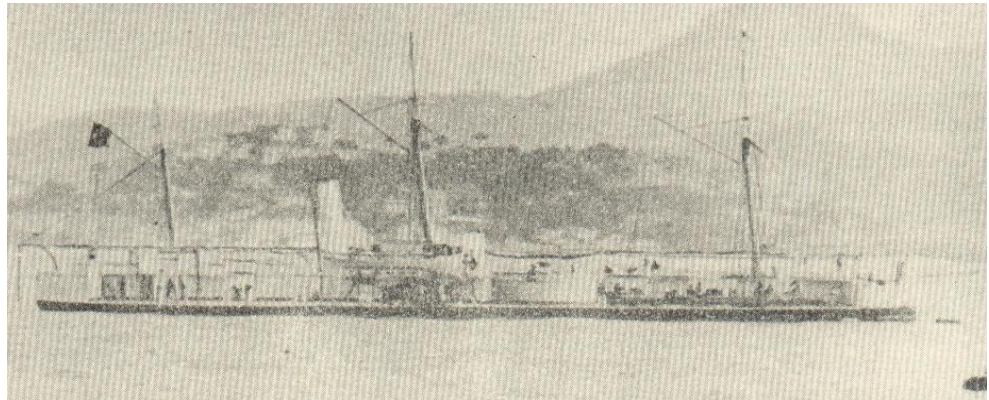


Fig.: 21
Encouraçado *Bahia*

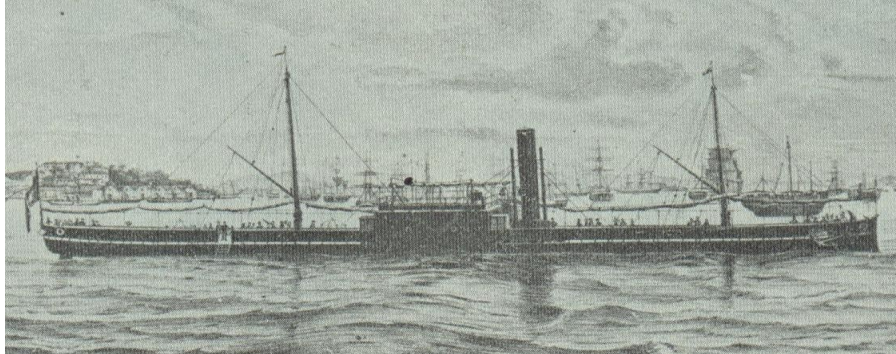


Fig.: 22
Encouraçado *Barroso*

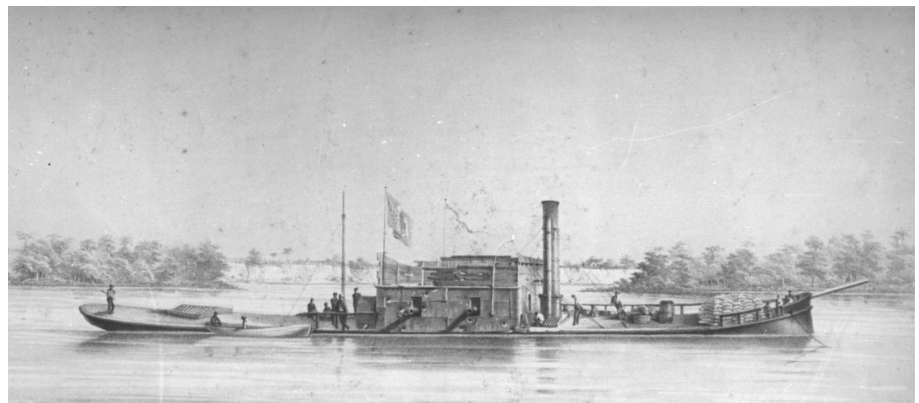


Fig.: 23
Encouraçado *Tamandaré*

Para o reconhecimento do Rio Paraná, foi constituído, um grupo-tarefa composto pelo Encouraçado *Tamandaré* e pelas Canhoneiras *Araguari* e *Henrique Martins*, que iniciaram exploração dos Passos do Alto do Paraná até Itati. Nesse grupo estava embarcada a comissão de hidrógrafos (Primeiros-Tenentes Arthur Silveira da Mota, Antônio Luís Von Hoonholtz e Cunha Couto) incumbida de proceder ao levantamento, sondagem e delimitação de canais de acesso ao rio. Outras comissões de sondagem se seguiram.

A necessidade de se realizar tantas operações de reconhecimento, deve-se ao fato de que um dos aspectos mais importantes no planejamento de uma operação de desembarque com oposição, como era a situação que se desenhava, é a escolha do local do desembarque, sendo no planejamento de uma operação desta natureza, que se evidencia, em toda a sua complexidade e plenitude, a necessidade da perfeita coordenação entre as forças envolvidas, ou seja o local deveria atender as necessidades operativas de todos os envolvidos. Nas palavras do comandante Diogo Borges Fortes:

“...uma praia ótima para a Esquadra pode ser de nenhum valor para a penetração das forças terrestres; reciprocamente, a praia de características ideais para a progressão do Exército, pode ser inabordável pela Marinha.”¹⁸⁸

Devido a ação do inimigo, que hostilizava continuamente as forças aliadas com fogos oriundos do Forte Itapiru, que dominava a posição, como também com chatas artilhadas, as operações de reconhecimento demandaram a necessidade de cobertura por navios da Armada. Sensíveis danos foram causados aos nossos navios, e vidas preciosas ceifadas, como a de Mariz e Barros¹⁸⁹, então comandante do Encouraçado *Tamandaré*, que a 27 de março, sob vivo fogo do forte, foi alvejado por bala paraguaia que, batendo na cortina de correntes que protegia a portinhola da casamata, estilhaçou atingindo 34 homens, entre oficiais e praças. Esse período ficou assinalado na história naval brasileira com o nome de Guerra das Chatas¹⁹⁰.

Em consequência dos numerosos reconhecimentos realizados, alguns dirigidos pessoalmente por Mitre e Tamandaré, ficou demonstrada a inconveniência de proceder ao desembarque pela

¹⁸⁸ FORTES, Diogo Borges. *Passo da pátria, uma operação anfíbia*. in: Revista Marítima Brasileira Serviço de Documentação da Marinha: Rio de Janeiro. 4 Trimestre. 1949. p. 477-96

¹⁸⁹ Antonio Carlos Mariz de Barros, filho do Almirante Joaquim José Ignácio, o Visconde de Inhaúma, foi ferido no joelho direito, teve a perna amputada mas faleceu no dia seguinte.

¹⁹⁰Thompson assim descreve esse momento: “Para divertimento pessoal de Lopez – que, com excelentes telescópios colocados em cima de uma mesa, ficava sentado em sua varanda em Paso de la Patria, de onde podia ver tudo – o vapor *Guauguay* saía todas as tardes até a ponta da ilha diante de Itapirú e desafiava a frota aliada, disparando seus canhões de 12, que eram respondidos pela esquadra inteira, com toda espécie de projéteis de 68 até 150, que caíam em redor do *Guauguay* como uma saraivada, levando imensos repuxos d’água. O vapor paraguaio costumava retirar-se pouco antes do por do sol. Fez isso todos os dias, durante três semanas, sendo atingido ‘somente por uma bala, que lhe atravessou a chaminé.’ THOMPSON, George, op cit. nota 28, p. 111.

margem direita do Paraná, sendo acordado que o ponto ideal para executá-lo seria o proposto pelo comandante da Canhoneira *Ipiranga*, Primeiro-Tenente Francisco José de Freitas, qual seja, na margem esquerda do Rio Paraguai, em uma barranca abaixo de Atajo, próximo de sua embocadura.

Local escolhido para o desembarque, o papel da Esquadra naquele cenário compreendeu três tarefas distintas: transporte dos exércitos aliados para o território inimigo; proteção do desembarque e da progressão das tropas no terreno; e efetuar com seus canhões a varredura das áreas próximas.

A contínua movimentação dos navios nos trabalhos de reconhecimento ora na direção de Itati, ora nas vizinhanças de Itapiru e Ilha de Santana, da mesma forma que a ocupação da ilha da Redenção, por forças do nosso Exército, convenceram a Lopez que o assalto aliado ocorreria na margem direita do Rio Paraná, posicionou assim suas forças naquela direção, deixando praticamente desguarnecida as margens do Rio Paraguai, o que possibilitou o elemento surpresa da operação.

Em frente ao Forte Itapirú havia um recém-formado banco de areia, de forma circular, coberto por cumprido capim, ficava ao alcance fácil de tiro de fuzil de Itapirú. Na noite de cinco de abril os aliados ocuparam o Banco cavando trincheiras e posições de tiro de artilharia. Foi montado oito canhões e a guarnição era composta de 2.000 homens, deu-se o nome a ilha de Redenção. Ocorreu em 10 de abril um ataque sem sucesso de forças paraguaias . Essa ilha teve sua denominação mudada em homenagem ao Coronel Cabrita (Tenente Coronel João Carlos de Vilagran Cabrita), comandante do Batalhão que guarnecia a Ilha, que faleceu em decorrência de uma bala vinda do Forte Itapiru, quando ao fim do dia escrevia sua parte de vitória referente ao ataque inimigo¹⁹¹.

Assim comunicou Tamandaré ao Ministro da Marinha:

“O plano combinado para o desembarque do exército no território inimigo produziu o melhor resultado que se podia esperar.

“O ponto escolhido para a operação na embocadura do Rio Paraguai e as posições tomadas pela Esquadra não permitiram ao inimigo tirar partido das vantagens que lhe pertenciam pelo conhecimento do terreno, e pela presença do grosso do seu exército, impossibilitado de mover-se do seu acampamento permanente do Passo da Pátria.”

¹⁹¹ No diário de André Rebouças tem a indicação que era originariamente denominada de Ilha Itapirú (REBOUÇAS, André, op. cit. nota 20, p.49); e em Inhaúma existe o registro de “do Carvalho” (INHAÚMA, Ignácio Joaquim José, op. cit. nota 27, p. 74)

Ao romper do dia 16 de abril, as 1ª e 2ª Divisões ocuparam suas posições e iniciaram o bombardeio, coadjuvadas pelas baterias da Ilha do Cabrita. A ordem de movimento da Esquadra¹⁹² é assim relatada pelo Almirante Tamandaré:

“A 2ª Divisão, com o encouraçado Barroso, a Belmonte, a Itajaí e o Henrique Martins, que devia ter ocupado uma posição conveniente para bombardear o acampamento inimigo, conservou-se no dia 16 pouco acima da ilha da Bateria [Cabrita], em consequência de haver encalhado o primeiro destes navios [Encouraçado Barroso].

“A 3ª Divisão, com os vapores Magé, Beberibe, Ivaí, e Iguatemi, ficou formada em linha no Rio Paraguai no lugar do desembarque.

“A 1ª Divisão com o Brasil, Bahia, Parnaíba, Mearim, Ipiranga, Greenhalgh e Araguari formou uma linha desde o forte de Itapiru até as Três Bocas.

“... Às 8h30min, do dia 16 de abril, os transportes suspenderam ferro, protegidos pelo grupo de apoio de fogo. Enquanto as 1ª e 2ª Divisões da Esquadra bombardeavam a margem direita do Paraná, muito especialmente as vizinhanças do Forte de Itapiru, de modo a atrair a atenção do inimigo para aquele setor, os transportes avançaram como se intentassem lançar em suas margens a tropa de desembarque; ao chegarem, porém, a meio canal, guinaram águas abaixo e, uma vez ganha a embocadura do Paraguai, por ele subiram, protegidos pela 3ª Divisão, indo a meia légua acima de sua embocadura, onde começaram a desembarcar as tropas. Por volta das 9 horas, balsas atracaram à terra e pontes de canoas ligaram-nas

¹⁹² Constituição dos grupos de ataque dos meios navais:

- 1ª Divisão: Grupo de Cobertura – com a missão de “pairar na altura das Três Bocas para apoiar, quer a 2ª quer a 3ª Divisão Naval”: Encouraçados *Brasil* e *Bahia*; Canhoneiras *Parnaíba*, *Mearim*, *Ipiranga* (capitânia), *Greenhalgh* e *Araguari*.

- 2ª Divisão: Grupo de Demonstração – com a missão de “investir entre a Ilha Sant’Ana e campo entrincheirado do Passo da Pátria, para bombardear as fortificações deste ponto”: Encouraçado *Barroso*; Corveta *Belmonte*; Canhoneiras *Itajaí* e *Henrique Martins*.

- 3ª Divisão: Grupo de Apoio de Fogo – com a missão de “escortar o comboio e bombardear a costa do Paraguai logo ao norte de Três Bocas”: Corvetas *Magé* e *Beberibe*; Canhoneiras *Ivaí* e *Iguatemi*.

- Grupo de Transporte da 1ª Expedição: Vapores *Izabel*, *Presidente*, *Marcílio Dias*, *Duque de Saxe*, *Riachuelo*, *Galgo*, *Whiteinch*, *Wiper*, *Susan Berne*, *Berenice*, *Voluntário da Pátria* e *Ozorio*, muitas chatas, pontões e canoas à reboque.

O documento do anexo 6 traz minuta da disposição das forças navais que deveriam auxiliar o desembarque do Exército.

aos navios. O desembarque da força anfíbia era iniciado sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Torres e Alvim.

“Em consequência de forte temporal, que sobreveio à 1 hora da tarde, só desembarcou no dia 16 a 1ª expedição brasileira, composta de duas divisões de infantaria, cujos primeiros passos no território inimigo foram dirigidos por seu general em chefe, o Exm^o. Sr. Marechal de Campo Manuel Luiz Osório.

“Duas vezes forças inimigas tentaram atacar esta expedição, nos dia 16 e 17, mas foram repelidas, deixando mais de 400 mortos no campo, duas peças de artilharia, uma bandeira, muito armamento de mão e 14 prisioneiros em nosso poder.(fig.:24)



Fig.:24

“No dia 17, logo que começou o bombardeamento pela Esquadra, foi abandonado o forte de Itapiru.

“Os vapores Henrique Martins e Greenhalgh, que tiveram

ordem para sondar o canal entre a ponta de Itapiru e a ilha de Santana, tiveram de sustentar durante duas horas vivo fogo de fuzilaria e artilharia com uma força paraguaia oculta em ranchos e fossos na enseada do forte, conseguindo fazerem cessar o fogo do inimigo. ...

“Durante o dia 17 continuaram a passar as infantarias brasileiras e argentinas, e a 2ª Divisão da Esquadra começou a bombardear o acampamento inimigo [Passo da Pátria].(fig.:25)



Fig.:25

“No dia 18 avançou o exército até o arroio que flanqueava a direita do acampamento inimigo.

“A esquadra também avançou até a mesma altura.

“No dia 23 o inimigo, convencido de que não podia sustentar-se no Passo da Pátria sem sofrer as conseqüências do bombardeamento da Esquadra, abandonou seu acampamento,

entregando-o às chamas.

“No dia 25 foi o campo abandonado pelo inimigo ocupado pelo nosso exército....”¹⁹³ (fig.:26)

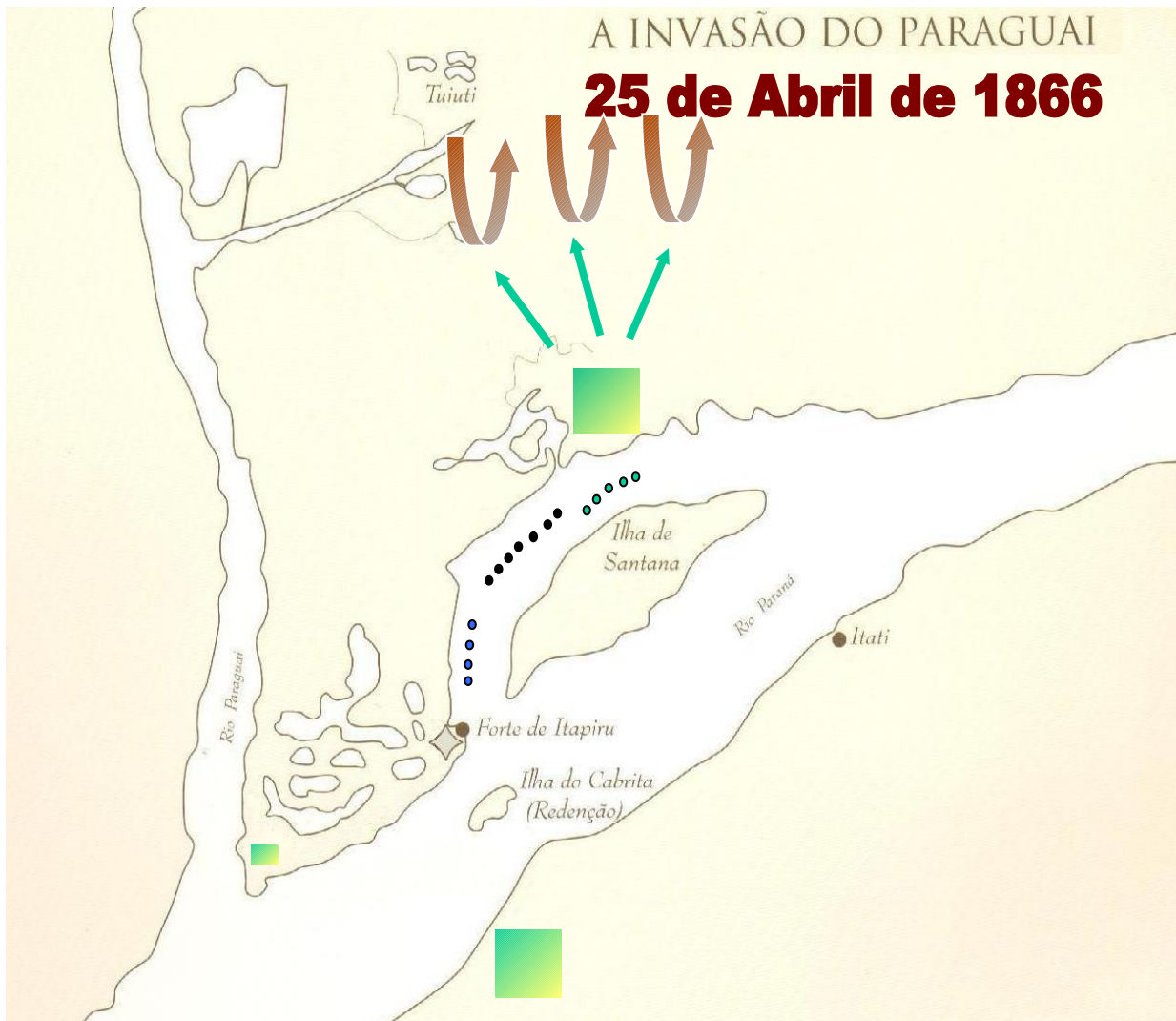


Fig.: 26

Um dos ensinamentos adquiridos nessa guerra foi a da necessidade de treinamento de operações com as unidades navais, onde são simuladas diversas situações de guerra, concretizada com a Esquadra de Evolução, efetivada em outubro de 1884.

Ficou acordado que enquanto o Exército avançasse pelo território inimigo, a Marinha faria o reconhecimento e exploração das vias fluviais, subindo no rumo de Humaitá e Assunção, mantendo permanente contato com as forças de terra.

Em maio, o Almirante Tamandaré subiu com a esquadra o Rio Paraguai e, a 5 milhas das baterias de Curuzu, estabeleceu estação de bloqueio na Volta do Palmar, onde a ilha do mesmo

¹⁹³ Passo da Pátria constituiu-se na primeira operação anfíbia realizada por uma Força Naval brasileira.

nome oferecia proteção contra o fogo inimigo. Neste local permaneceu a Esquadra até setembro aguardando a chegada do Exército, para em paralelo tomar Curuzu¹⁹⁴. Consistia do plano aliado ataques sucessivos a Curuzu, Curupaiti e Humaitá, em operações combinadas com o Exército e a Esquadra em operações.

Em 1º de setembro a vanguarda couraçada se postou pelo través da fortificação inimiga e ali fundeando bateu-se todo o resto do dia. O Encouraçado *Rio de Janeiro* teve que manobrar rio abaixo para reparar uma avaria, regressando na manhã seguinte quando já tinham iniciado os combates. Os navios da esquadra já tinham passando por Curuzu e iam em direção a Curupaiti. Era intenso o bombardeio, quando, às 14 horas do dia 2, o *Rio de Janeiro*, que subia o rio procurando ocupar sua antiga posição toca numa mina flutuante que explode debaixo da popa, submergindo em poucos minutos¹⁹⁵.

Curupaiti tornou-se um dos formidáveis obstáculos interpostos no caminho de Assunção, tendo sido a maior derrota enfrentada pelas forças aliadas no transcurso da guerra. Durante os combates em Curuzu, Curupaiti teve suas defesas reforçadas, inclusive com entrincheiramento de cerca de dois quilômetros e a construção de um grande fosso. Em 22 de setembro de 1866, o General Manuel Marques de Souza, Barão de Porto Alegre, avançou sobre Curupaiti, contando com reforços do acampamento geral. No entanto, por falta de munição, escassez de alimentos, doenças e epidemias, o avanço das tropas aliadas foi prejudicado, e as defesas instaladas na fortaleza suportaram com sucesso o ataque das tropas de Porto Alegre; contribuiu para o resultado negativo da operação, o bombardeio efetuado pela Esquadra que, sem o efetivo apoio das forças de terra, mostrou-se incapaz de neutralizar a artilharia da fortaleza. A derrota de Curupaiti imobilizou a campanha¹⁹⁶, o General Flores voltou para Montevideu e Mitre para Buenos Aires, já o Governo Imperial nomeou para o Comando Geral das Forças brasileiras o General Luís Alves de Lima e Silva¹⁹⁷; e substituiu, por motivo de doença o Almirante Tamandaré nomeando o Almirante o Joaquim José Ignácio, o Visconde de Inhaúma, comandante da Força Naval em Operações de Guerra¹⁹⁸.

A derrota exigiu um bom tempo para recuperação e houve então uma espécie de trégua, que durou dez meses¹⁹⁹, durante o qual aconteceu a epidemia de cólera morbo que ceifou não só aliados e paraguaios das forças de terra, como brasileiros da Marinha.

¹⁹⁴ Neste ínterim Tamandaré construiu oficinas para reparar as máquinas de sua esquadra, e hospitais e armazéns de provisões em Cerrito, na embocadura do Paraguai.

¹⁹⁵ Restos do navio ainda se encontram no leito do Rio Paraguai.

¹⁹⁶ As baixas aliadas ascenderam a mais de 4 mil, contra menos de 60 paraguaios.

¹⁹⁷ Caxias foi designado em 10 de outubro de 1866, chegando no teatro de operações em 15 de novembro.

¹⁹⁸ O Visconde de Inhaúma chegou em Corrientes a 22 de dezembro de 1866.

¹⁹⁹ Nesse período o Paraguai se fortificou com novos entrincheiramentos e mais canhões fabricados em Assunção.

A nova tentativa de passagem de Curupaiti ocorreu em 15 de agosto de 1867 e foi realizada com sucesso pelos navios da Esquadra couraçada em formação de coluna, assim relatou em seu diário quanto os preparativos o Visconde Inhaúma:

“Dia 13 para 14 [agosto de 1867]

... Pouco antes do meio dia reuniram-se a bordo os Chefes da 1^a Grande Divisão, e os práticos dos encouraçados, e proposta a seguinte questão- se convém passar Curupaity pelo lado do Chaco, ou junto à barranca, decidiu-se pela segunda. Assentou-se também pelo ancoradouro a tomar em Humaitá...”²⁰⁰

E foi nesses termos que o Visconde de Inhaúma relatou à Caxias o feito da esquadra:

“Hoje pelas 6 ½ horas da manhã segui o rio acima com os dez encouraçados da esquadra do meu comando. Às 8 horas e 45 minutos tinha transposto o perigosíssimo Passo de Curupaity, e achava-me fundeado à vista da ponta de Humaitá. Daqui a duas horas ou três subirei um pouco mais e recomencarei o bombardeamento sobre as fortificações existentes neste ponto. Todas as embarcações sofreram avarias de maior e menor importância; sendo mais grave as do Tamandaré, e Colombo, onde houve dez mortos e dois feridos.

“Temos ainda que lamentar o grave ferimento do bravo e digno capitão de fragata Elisiário José Barbosa que vai sofrer a amputação de um braço. O comandante do Bahia está levemente contuso. O inimigo fez-no fogo terrível. Foi preciso durante o combate mandar rebocar o Tamandaré que ficou com a máquina inutilizada. Não posso ser mais extenso na presente ocasião. O feito praticado pela esquadra sob o meu comando é um dos mais brilhantes de toda a presente campanha: assim traga ele, como desejo, proficuos resultados para a conclusão da guerra....”²⁰¹

²⁰⁰INHAÚMA, Ignácio Joaquim José, op. cit. nota 27, p. 110

²⁰¹ Campanha do Paraguay: diários do exército em operações Marquez de Caxias. Julho de 1867a Fevereiro de 1869. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, Estado-Maior do Exército, 1925 p.63.

Porém, despeito do sucesso obtido, devido aos canhões de Humaitá, a Esquadra é forçada a parar na sua evolução²⁰², ficando separada da base de operações da esquadra e dos navios de madeira e transportes, ancorados abaixo da mesma fortaleza. Enquanto não fosse ocupada pelas forças de terra, era mister que os fornecimentos para os encouraçados fossem conduzidos pelo quase intransponível terreno do Chaco, na margem direita com a esquerda dominada pelas forças paraguaias²⁰³.

Assegurar tais suprimentos era da maior importância, porque os encouraçados, esgotadas as provisões de guerra e de boca que levavam, seriam forçados a retirar-se do ponto avançado a que haviam chegado. Decidiu-se construir uma estrada de ferro na região do Chaco²⁰⁴, numa extensão de aproximadamente cinco milhas, a fim de desdobrar a posição fortificada inimiga, além de facilitar o transporte de material de guerra e víveres²⁰⁵. Conforme registrou o Visconde de Ouro Preto:

“Resolvida pelos motivos que depois ver-se-ão a construção de uma estrada de ferro no Chaco, ordenei que dentro de três dias se preparassem no Arsenal de Marinha os milhares de dormentes precisos, que embarcariam no imediato, para o que autorizei aumento de salário, de horas de serviço e engajamento de operários civis, que se revezassem, dia e noite, com os arregimentados.”²⁰⁶

A 6 de dezembro de 1867 foram descarregados em Curuzu dos vapores *Santa Cruz* e *Marquês de Caxias*, os trilhos para a ferrovia²⁰⁷, ainda em 6 de janeiro de 1868 Inhaúma notifica nova remessa de trilhos acompanhadas de material para o telégrafo elétrico.²⁰⁸

“O assentamento dos trilhos foi realizado por fuzileiros navais e prisioneiros paraguaios, montando 400 pés de via férrea por dia no clima abrasador do Chaco. Assim, dez navios, com um total de 1.500 homens e 50 bocas de fogo, foram abastecidos pela base de

²⁰² As dificuldades naturais, os torpedos e às cadeias de ferro que atravessavam o rio de uma margem a outra também impossibilitaram o avanço da Esquadra.

²⁰³ Inicialmente foram utilizadas para o transporte dos mantimentos mulas mansas.

²⁰⁴ A região da construção devido a superfície plana do Chaco prestava-se a receber uma linha férrea, cuja maior dificuldade consistia na consolidação do terreno, por meio de estivamentos. A estrada de ferro denominada de “Afonso Celso” partia do porto de Palmar, ancoradouro dos navios de madeira, seguia o curso do Rio Quiá até o porto Elisário onde foi estabelecido importante base naval avançada, na margem direita do Rio Paraguai em frente a Humaitá..

²⁰⁵ A Marinha construiu, ainda, outra pequena estrada de ferro entre São Nicolau e Betel, na Lagoa Verá, e os paraguaios usaram, largamente a ferrovia entre Assunção e o Rio Paraguai.

²⁰⁶ OURO PRETO, Afonso Celso de Assis Figueiredo, op. cit. nota 17, p. 36.

²⁰⁷ INHAÚMA, Ignácio Joaquim José, op. cit. nota 27, p. 146

²⁰⁸ Ibidem p. 154.

operações localizada em Curuzú – cinco navios bombardeando constantemente as posições paraguaias de Humaitá, quatro no Porto Elisário dominando Curupaiti, e um servindo como repetidor de sinais entre as duas divisões na embocadura do riacho de Ouro.

“... sem via férrea do Chaco, a esquadra encouraçada teria, no fim de três meses, quando se acabassem os sobressalentes que levavam os navios quando forçaram as baterias de Curupaiti, de abandonar a posição importante que hoje ocupa, e que há de decidir a sorte da guerra com o governo do Paraguai.”²⁰⁹

Ademais a estrada de ferro construída no Chaco, facilitou as comunicações entre as Esquadras, de madeira, fundeada abaixo de Curupaiti, e a de ferro, fundeada abaixo do Humaitá²¹⁰. Constituindo em obra de esforço de guerra, digna de ser apreciada como representativa da valentia e astúcia das forças aliadas, prestou ótimo serviço até ser submersa devido as enchentes comuns da região, mesmo assim, as estradas no Chaco, quer de rodagem, quer de ferro, tinham esse destino: atender a determinado propósito e depois desaparecer, dando vez as chalanas que passaram a fazer o serviço de transporte. Graças a ela, a esquadra de couraçada, não se transformou de bloqueadora em bloqueada e, abastecida, constantemente, pode continuar bombardeando incessantemente a fortaleza de Humaitá, reduzindo a sua capacidade de defesa²¹¹. Tiros certos dos Couraçados *Cabral, Bahia, Barroso e Silvado* meteram a pique as chatas que apoiavam grossas correntes, atravessadas de margem a margem. Com a chegada dos monitores²¹² e a rápida subida das águas, em princípios de fevereiro de 1868, a passagem poderia ser realizada com probabilidade de êxito. Humaitá foi

²⁰⁹ Relatório datado de 30 de dezembro de 1867 de autoria do Tenente Jayme Gomes de Argollo Ferrão ao Ministro da Marinha, Dr. Afonso Celso de Assis Figueiredo.

²¹⁰ Thompson assim relata a passagem de Curupaiti e a construção da estrada de ferro: “A passagem de Curupaiti teve como resultado levar os paraguaios a compreenderem que contra couraçados nada podiam fazer com sua artilharia de pequeno calibre. Lopez anunciou ao exército que permitira à esquadra passar Curupaiti para fazer as tripulações morrer à míngua, pois a esquadra não poderia receber suprimentos onde se encontrava – entre Curupaiti e Humaitá, - e que ela teria em breve de tornar a descer o rio passando por Curupaiti, quando então os paraguaios a afundariam.

“Os aliados construíram uma estrada pelo Chaco, partindo do riacho Quiá até a esquadra, entre Curupaiti e Humaitá, e instalaram uma linha de carris de madeira para as comunicações e abastecimento de seus navios.” THOMPSON, George, op. cit nota 28, p. 174-5.

²¹¹ Segundo o Capitão-de-Fragata Henrique Batista, diretor de artilharia do Arsenal de Marinha da Corte, o reabastecimento diários pela estrada Quiá-Porto Elisário era : projetis – 51.312 libras; pólvora - 5.784 libras; víveres- 4.800 libras; e combustível – 53.760 libras. No começo a tração se operava por meio de animais, sendo substituído mais tarde pelo vapor, apressadamente construindo-se para esse fim, no arsenal de Cerrito, uma locomotiva, com algumas peças do maquinismo do transporte *Isabel*.

²¹² Assim encontra-se relatado no Diário de Caxias: “Sexta-feira, 31 – Tendo chegado o último dos monitores recentemente construídos nos arsenais do Rio de Janeiro e os reforços esperados de tropa, projetou S. Exa. O sr. General em Chefe ir conferenciar com o Vice-Almirante Barão de Inhaúma sobre o plano de próximas operações, que têm de ser executadas de combinação entre o exército e a esquadra...” op. cit. nota 201, p. 264.

transposto em 19 de fevereiro, e a Esquadra brasileira dominou o rio Paraguai até Assunção

“Seis longos meses durou o improbo assédio de Humaitá pela grande Divisão encouraçada, cortada de resto da Esquadra pelas fortificações indestrutíveis de Curupaiti, reduzida para suprir-se de víveres, de combustíveis e de munições a um caminho precário aberto no Chaco, no terreno alagadiço fronteiro aquela posição inimiga. A dificuldade do transporte de carvão necessário para o suprimento de dez navios, que, na posição especial em que se achavam, tinham de conservar-se constantemente com os fogos abafados, obrigava a empregar a marinhagem no árduo serviço de cortar lenha no Chaco, com que se pudesse poupar o precioso combustível mineral. Por todo movimento revezavam-se os navios de mês em mês no posto de vanguarda, onde se conservavam à distância de poderem entreter um bombardeio lento mas contínuo sobre a grande praça inimiga. Com peças raiadas de pequeno calibre, ocultas na mata que orlava a margem do rio, logo abaixo da volta de Humaitá, eram os navios da vanguarda continuamente incomodados pelos paraguaios que não perdiam ocasião de alvejar aos grupos de oficiais ou marinheiros que se formavam nas toldas abertas dos encouraçados ou aos escaleres que se dirigiam de uns para os outros navios. O estado sanitário era péssimo, as febres palustres, a dissenteria, o bebriberi, não escolhiam vítimas entre os oficiais e praças de pré. O cólera-morbo, que não havia muito tempo, reinava epidemicamente na Esquadra e no Exército, ainda se manifestava em casos esporádicos, frequentes a bordo dos nossos navios....”²¹³.

Interessante é verificar o desabafo do Visconde de Inhaúma em carta remetida ao Barão de Cotegipe²¹⁴, datada de 8 de março de 1868, no tocante as críticas que recebia sobre a morosidade da esquadra, crítica aliais também dirigida a Tamandaré por ocasião em que comandava as operações navais na guerra:

“Cumprir minha palavra; uma Divisão de nossa

²¹³ Testemunho do Barão de Jaceguai, Artur Silveira da Mota, comandante do Encouraçado *Barroso*. apud. FAIRBAIRN, Arnaldo Hasselmann, *A dezembrada e a Marinha*. in. *Navegador : subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, Dezembro, 1970 nº2. p.95-6.

²¹⁴D. João Maurício Wanderley, Senador do Império, e Ministro da Marinha em dois mandatos, 14/06/1855 a 8/10/1856 e 15/07/1868 a 28/09/1870.

esquadra forçou o colossal passo do Humaitá a 19 do mês passado sobre a madrugada. É um feito tão glorioso como os mais gloriosos que têm praticado as primeiras marinhas do mundo....Passei pois Humaitá quando entendi que devia passar; isto é, quando previ que com a grande enchente desaparecera a dificuldade das cadeias, que sem terem mais onde se apoiassem pois se lhes havia metido no fundo quantas chatas e chalanas aí colocaram, cederiam ao seu peso e à corrente, e fariam um seio sobre o qual haveria suficiente profundidade para os meus encouraçados de pouca água. Não envergarei; tudo se fez otimamente na melhor ordem, e com a maior das felicidades.”²¹⁵

Transpostas as fortificações de Humaitá, selou-se, mais uma vez, como já se havia feito em Riachuelo, em 11 de junho de 1865, o destino da guerra contra o Paraguai. Eis o que dizia Caxias ao Ministro da Guerra ante o panorama que se lhe desenhava:

“Tenciono estabelecer nova base de operações em Humaitá, trazendo para ali os depósitos, hospitais, repartições e tribunais, que até agora temos mantido em Corrientes...”

Como já foi comentado, uma das maiores dificuldades encontradas pelos aliados foi o desconhecimento do terreno. Várias surpresas verificaram-se com a passagem de Humaitá, o forte do Estabelecimento²¹⁶ não ficava na barranca esquerda do rio Paraguai e, sim, na Lagoa Cierva; os navios que tomaram Humaitá não tinham notícia da fortaleza do Timbó e foram surpreendidos por esta posição fortificada que abriu fogo sobre eles; os navios de guerra paraguaios *Taquari* e *Igurei*, que se esperavam encontrar em Humaitá não apareceram; e conforme previsto tanto por Tamandaré como Inhaúma a presença de navios de guerra em frente a Assunção e o bombardeio desta capital pelos mesmos, não importou em rendição.

Não tendo caído com o forçamento do Passo, a posição de Humaitá, somado ao fato da surpresa de Timbó e tendo sido mantida, embora que enfraquecida, pelos paraguaios a praça de Curupaiti, o apoio logístico e, especialmente, seu componente funcional o abastecimento prestado

²¹⁵ INHAÚMA, Ignácio Joaquim José, op. cit nota 27, p.35.

²¹⁶Bateria denominada com esse nome que ficava logo acima de Humaitá, no dia 22 de março foi passada com sucesso pelos navios da Esquadra.

aos navios acima de Curupaiti, tornou-se muito mais difícil. Os navios entre Curupaiti e Humaitá, eram apoiados pela Base Avançada de Porto Elisário. Curupaiti só caiu cerca de um mês depois do forçamento de Humaitá o que melhorou bastante a situação, com os navios sendo apoiados pela Base Avançada de Tagi, na margem esquerda do Rio Paraguai, ligada ao Passo da Pátria, no Rio Paraná; os transportes terrestres eram realizados em carretas. Um contingente brasileiro comandado pelo Coronel João do Rego Barros Falcão foi desembarcado em 30 de março de 1868 na margem direita do Rio Paraguai, acima de Humaitá, na região do Andai, visando fazer a junção com as forças aliadas que se encontravam no sul, com o objetivo de cortar as comunicações paraguaias e facilitar o abastecimento da Divisão Avançada da Esquadra pela Lagoa Verá. Posteriormente uma nova estrada de ferro, então S. Nicolau e o Betel (com cerca de 3Km) foi construída pela Marinha, para facilitar o transporte do abastecimento da margem direita do rio Paraguai a Lagoa Verá.

Passo da Pátria, Tuiuti, Tuiú-Cué, S. Solano, Para-Cué e Tagi, asseguravam a rota indispensável de apoio aos navios, estes, por sua vez, davam a necessária cobertura às forças de terra, principalmente de transporte pelo rio, acima do Humaitá, e efficientíssimo apoio de fogo quando necessário, além de esclarecimentos preciosos do terreno ainda inexplorado. Como exemplo dessas missões citamos: a da Divisão avançada sob o comando de Capitão-de-Mar-e-Guerra Delfim Carlos de Carvalho, Barão da Passagem, composta pelo *Bahia, Barroso, Pará e Rio Grande*, que a 8 de março, saiu para guardar o Timbó, reduto fortificado e bloquear o Rio Tebicuari, bloqueando assim as comunicações paraguaias com Humaitá. Ao forçar a passagem pelo Estabelecimento avistou e perseguiu os vapores paraguaios *Taquari e Iguerei* que foram destruídos.

Caxias supunha que Lopez estivesse em Villeta, na margem esquerda do Paraguai, acima de Angostura. No intuito de evitar que levantasse fortificação naquele local onde o rio se estreitava, solicitou a Inhaúma que mandasse uma divisão de couraçados para fazer o reconhecimento da área. Os monitores passaram a atuar como verdadeiros carros blindados flutuantes, desempenhando importante papel nas operações anfíbias. É preciso notar que Humaitá só foi abandonada em 25 de julho de 1868, cinco meses e dez dias depois da passagem de 19 de fevereiro²¹⁷. Timbó só caiu em vinte e dois de agosto e Angostura em trinta de dezembro de 1868.²¹⁸

Assim se referiu Afonso Celso de Assis Figueiredo, o Visconde de Ouro Preto, Ministro da Marinha na ocasião:

“Era preciso tudo levar em carretas,

²¹⁷Ocorreram duas passagens por Humaitá a de 19 de fevereiro, nomeada de a primeira passagem, e uma segunda passagem em 21 de julho de 1868.

²¹⁸FAIRBAIRN, Arnoldo Hasselmann. *A dezembrada e a Marinha..* in. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil Rio de Janeiro: Serviço de Documentação geral da Marinha, número 2 .Dezembro, 1970. p .101-2.

desde Passo da Pátria até o Tagi, quase quinze léguas [90 Km].

“Empregar continuamente uma grande força para escoltar os comboios, correr o risco das explosões, das avarias, etc., etc. E lutava-se com um outro embaraço: a falta de caretas. A divisão (seis navios) consome diariamente cerca de dezesseis toneladas de combustível. Uma carreta puxada por quatro animais pode conduzir o peso de 2350 libras ou pouco mais de uma tonelada. Eram, portanto, necessárias dezesseis carretas e sessenta e quatro unidades só para o transporte do combustível indispensável para um dia. Nem se diga que a lenha poderia substituir o carvão. Está reconhecido que uma guarnição de um vapor, empregada no espaço de oito horas sucessivas no corte de lenha obtém o suficiente para o que se gasta em duas horas. Essa lenha verde (que não levanta vapor sem misturar-lhe algum carvão), para ser acomodada, substituiria o carvão, a atravancando a artilharia. Seria preciso cortá-la nas margens ocupadas pelo inimigo, com grande risco, e combatendo-se muitas vezes. Nem era plausível distrair diariamente as guarnições para tal serviço nem delas tinham forças físicas para resistirem a trabalhos tão penosos e aturados.”²¹⁹

No dia 6 de dezembro de 1868 iniciou-se o movimento das tropas brasileiras para o Sul, conhecido como a Dezembrada que constituiu-se de uma série de vitórias obtidas pelo Exército aliado que destruíram a capacidade de combate do inimigo.²²⁰ No dia 1º de janeiro de 1869, Assunção é ocupada pelas forças aliadas.

Artur Silveira da Mota relata da seguinte forma a participação da Marinha na Dezembrada :

“Nas manobras e combates ao norte de Piquissiri no correr do mês de dezembro a parte que coube à Esquadra foi a de impedir qualquer movimento do inimigo nas proximidades da margem do rio e de impor com os Exércitos Aliados vencedores a capitulação do Forte de Angustura, no dia 30. Ela fora, porém, o instrumento sem o qual teria sido inexecutável o grande movimento envolvente das posições do inimigo, e subdiariamente ela preencheu, com o seu

²¹⁹OURO PRETO, Afonso Celso de Assis Figueiredo, op. cit nota 17, p. 102.

²²⁰As batalhas de Itororó (6/12); Avaí (11/12) e Piquissiri (30/12) são os marcos dessa caminhada vitoriosa dos aliados.

*imenso material flutuante, tão eficazmente como teriam preenchido largas e sólidas pontes sobre o rio Paraguai, abaixo e acima da Angostura, o serviço inestimável de transportar com rapidez e segurança as tropas, as cavalcadas, a artilharia, o trem, os abastecimentos de víveres e munições, e, finalmente os milhares de feridos em sucessivos combates para os hospitais flutuantes e os estabelecimentos da nossa base de operações em Humaitá...*²²¹

Não obstante muito enfraquecido com a Dezembrada, Lopez continuou a oferecer guerra aos aliados até a sua morte ocorrida em cerro-Corá, no Arroio Aquidaban, em 1º de março de 1870.

O desafio logístico na segunda fase da guerra não foi de pequena monta, porém foi sendo resolvido a medida que surgiam as necessidades. A base estabelecida em Corrientes, no primeiro semestre de 1866, foi de grande importância para as forças aliadas. Era ali que atracavam os navios que traziam mantimentos, pessoal, carvão, fardamentos e remédios, para então serem distribuídos pelos navios e forças de terras, com a tomada de Humaitá paulatinamente essa base de apoio se locomoveu em direção a Assunção, acompanhando o avançar dos aliados.

O arsenal de estabelecido na Ilha de Cerrito, na altura de Três Bocas, próximo a Corrientes, proporcionou agilidade nos reparos dos navios e juntamente com o laboratório pirotécnico, garantiu o abastecimento bélico da Força Naval. Somado a ele a construção de uma estrada de ferro e o estabelecimento de hospital, em muito contribuiu para a logística da guerra. É o que analisaremos com mais detalhes a seguir.

2.4 Construção Naval e Armamento

Nenhum dos objetivos propostos pelos aliados poderiam ser realizados com os navios de madeira que compunham as Forças Navais no início do conflito, por serem inadequados para enfrentar, não apenas as fortalezas e baterias paraguaias dispostas nas margens, mas também suas chatas, verdadeiros monitores de madeira, armadas com canhões de 68, dos maiores que existiam na época. Dos navios ideais para o tipo de operação que descortinava os aliados contavam apenas com o Encouraçado *Brasil*²²². Procurou-se adquirir, por construção na Europa, outros navios desse gênero, mas o processo era demorado, e as operações já empenhadas na concentração dos exércitos

²²¹JACEGUAÍ, Barão Artur Silveira da Mota, Barão de *De aspirante a almirante, 1858-1902: minha fé de ofício documentada*. Serviço de Documentação da Geral da Marinha: Rio de Janeiro, 1985. p. 540

²²² De construção francesa, pago com o recolhido em subscrição pública, após o evento da questão Christie, numa tentativa de reforçar o poder da Marinha Imperial. Foi incorporado a esquadra em julho de 1865.

para a invasão não poderiam esperar. Tornou-se imperioso construir no Brasil, com celeridade, navios capazes de enfrentar os desafios imposto pela guerra, e foi isso o que fez o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Aproveitando os técnicos, Level e Braconnot, construiu-se no Arsenal de Marinha os primeiros encouraçados na América Latina e em tempo recorde²²³. Batida a quilha²²⁴ do primeiro, o *Tamandaré*²²⁵, em 31 de janeiro de 1865, e do *Barroso*²²⁶ em 21 de fevereiro, já em março de 1866, estavam operando em Passo da Pátria, reduzindo com sua poderosa artilharia e ao abrigo de sua couraça, o Forte Itaipu, as chatas artilhadas e os canhões dispostos na margem do rio, contribuindo para o sucesso do avanço do exército aliado. Se seguiu aos dois primeiros o Encouraçado *Rio de Janeiro*²²⁷. (Anexo 7)

A Corveta *Vital de Oliveira*, projeto de Napoleão Level, máquina de Antônio Gomes Matos²²⁸ e Braconnot, teve a quilha batida em março de 1863, tendo seu lançamento ao mar ocorrido em 1867, foi o primeiro navio da Marinha brasileira a possuir destilador; já o Aviso *Taquari*, projeto de Level e máquina de Gomes Matos e Braconnot, lançado ao mar em janeiro de 1865, tinha propulsão a rodas. Outros navios como as Bombardeiras *Pedro Afonso* e *Forte Coimbra*²²⁹; Monitores *Pará*, *Rio Grande*, *Alagoas*, *Piauí*, *Santa Catarina*, *Ceará*²³⁰, também levaram a assinatura de Level e Braconnot.

“Para aqueles que tinham a dura experiência de quatro anos de guerra de rios, os monitores desenhados pelo arquiteto naval brasileiro Sr. Napoleão Level e construídos sob sua direção na Capital do Império, com a colaboração do engenheiro de máquinas, Carlos Braconnot, e do diretor de artilharia, Capitão-Tenente H. A. Batista, reuniram realmente todas as condições táticas

²²³ Os navios são, em linhas gerais, construídos da quilha (peça estrutural básica do casco, constitui como que a espinhal dorsal da embarcação) para cima e de meia nau para os extremos. A cerimônia denominada de Batimento de Quilha ocorre quando da colocação na carreira naval, da primeira peça estrutural que integrará um navio. Fechado o casco, colocam-se acessórios como leme, eixos, embarcam-se as máquinas, e o navio é preparado para ser lançado ao mar. A data de construção de um navio é usualmente a data do lançamento. Depois de lançado o navio é amarrado em doca e de acabamento, onde os trabalhos de montagem são terminados.

²²⁴ As etapas da construção naval são: elaboração do projeto; feitura do casco, batimento da quilha, lançamento ao mar e prova de máquinas....

²²⁵ Primeiro navio encouraçado construído no Brasil, teve sua quilha batida em janeiro de 1865 e foi lançado ao mar em junho, possuía um hélice.

²²⁶ Lançado ao mar em novembro de 1865, possuía um hélice.

²²⁷ Também projeto de Level e máquina de Braconnot, lançado ao mar em fevereiro de 1866, possuía um hélice.

²²⁸ Antônio Gomes de Matos, Segundo-Tenente oriundo da Academia de Marinha, estudou na Europa a construção de máquinas a vapor, projetou e construiu em parceria com Braconnot, as máquinas de alguns navios lançados ao mar do Arsenal. Antes da Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai pediu demissão do serviço ativo para se dedicar à indústria privada.

²²⁹ Lançadas ao mar em março de 1866, possuíam um hélice.

²³⁰ Lançadas entre maio de 1867 a maio de 1868.

para neutralizarem as dificuldades naturais e artificiais do passo de Humaitá: reduzido alvo do casco que emergia apenas um pé da linha d'água; integridade do couraçamento das obras vivas, pequeno calado, engenhosa disposição do canhão de grosso calibre, que montava a torre central de forma elíptica, reduzida ao mínimo a área do orifício por onde a peça entrava em bateria, finalmente excelentes qualidades evolutivas asseguradas pelo emprego do motor de dupla hélice... ”²³¹

Aliado a essa força combativa de Level e Braconnot temos, em Henrique Antônio Batista²³² a terceira perna do tripé que constituiu a prodigiosa força técnica e produtiva que deu ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro parte tão substancial na vitória aliada²³³. Foi ele o introdutor e defensor do canhão *Withworth* raiado na Marinha Brasileira. Na guerra foi designado em fevereiro de 1867 para o teatro de operações com a missão de montar na ilha de Cerrito um laboratório pirotécnico o qual veio a prestar os melhores serviços à esquadra em operações. No período em lá permaneceu, aproveitou para instruir as guarnições a bem usarem a artilharia raiada.

Ouro Preto assim registra esse esforço de guerra dispendido:

“Não fora o esforço extremo com que, desde os chefes do serviço até o menos graduado operário, porfiavam todos no desagravo da honra nacional [destacaram do Arsenal da Bahia para o do Rio de Janeiro 200 operários que prestaram bons serviços] seguramente não se poderia contar de 31 de janeiro de 1865 até 8 de maio de 1868, não só levar a efeito importantes reparações nos cascos, máquinas, e acessórios dos navios existentes e a construção e a conclusão de construções já encetadas, senão também começar e terminar as de 3 encouraçados, 5 monitores e 2 bombardeiras, lançar as quilhas e adiantar a execução de mais 1 corveta encouraçada e de

²³¹Barão de Jaceguai, Artur Silveira da Mota, comandante do Encouraçado *Barroso* assim relatou a chegada dos monitores ao teatro de guerra. in. Navigator : subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, Dezembro, 1970 n^o2. p.96.

²³² Henrique Antônio Batista, filho de pai brasileiro e de mãe uruguaia, nasceu em Montevidéu no ano de 1824, assentou praça de aspirante na Escola Naval, sendo declarado Guarda-Marinha em 1842. Criou o modelo de carreta de artilharia, que foi adotado pela Marinha sob o nome de sistema de carreta Batista. Em 1862 seguiu para Europa a fim de estudar os novos sistemas de artilharia naval. No seu retorno foi o fundador do Laboratório Pirotécnico da Ponta da Armação, sendo responsável pelo fornecimento à Marinha e em parte ao Exército de quase todos os artefatos de guerra de que necessitava artilharia. Foi ainda o inventor de uma espoleta de percussão para projetis ocios; de uma câmara excêntrica; e modificações nos aparelhos de culatra para os canhões *Withworth*.

²³³Inhaúma registra em seu diário a chegada do Vapor *Guará* que transportou da Corte, 150 bombas de 13 polegadas em 18 de maio de 1867; em 3 de setembro de 1867 a do brigue mercante nacional *Imperial Marinheiro* com munição de guerra. INHAÚMA, Ignácio Joaquim José, op. cit. nota 27, p. 88 e p. 125

1 rebocador. Um dos encouraçados caiu no mar em menos de 5 meses, as bombardeiras flutuaram em pouco mais de 3 e um dos monitores ao cabo de 5 meses e alguns dias.”²³⁴

Para dar vazão a tantas obras procurou-se o concurso de oficinas particulares, distinguindo-se as da Ponta da Areia e de *Jonh Maylor & Cia*, e importou-se maquinismo e ferramentas para fabricação de chapas de couraça, martinets a vapor, prensas hidráulicas, serras e demais ferramentas necessárias para o fabrico dos navios; foram ainda criados na Ilha das Cobras oficinas e depósitos, e transferido para a Ilha da Armação o laboratório pirotécnico aumentando, desta feita, sua capacidade produtiva de modo a não precisar de importação de munição²³⁵. Assim noticiou uma, entre tantas, reportagem sobre a incorporação dos meios flutuantes da Marinha:

“- Marinha de Guerra.- Conforme noticiamos, foram lançados ao mar, hontem às 3 horas da tarde, dos estaleiros da ilha das Cobras, o novo monitor “Ceará”. Um batelão, uma barcaça e um caixão para um sino mergulhador”²³⁶.

“Assistirão ao acto S. M. O Imperador acompanhado dos seus semanários, e os Srs. ministros da marinha e da justiça e officiaes generaes da armada.

“As dimensões, machinas e artilharia do “Ceará” são em tudo semelhantes ás dos monitores anteriormente construídos naquelles estaleiros, e que já se achão reunidos à nossa esquadra em operações.

“Hontem mesmo foi experimentada a machina do novo monitor, a qual funcionou satisfactoriamente.”²³⁷

A produção bélica, munições e artefatos de guerra, levada a efeito pelo Laboratório Pirotécnico e Diretoria de Máquinas do Arsenal do Rio de Janeiro foi muito intensificada após a criação, em 1860, da Diretoria de Artilharia e principalmente desde que eclodiu a guerra. Pode-se dizer que quase toda munição e artefatos de Guerra usados pela Marinha e parte usada pelo Exército

²³⁴OURO PRETO, Afonso Celso de Assis Figueiredo, op. cit. nota 17, p. 36.

²³⁵A Marinha produziu balas ocas e rasas, espoletas diversas, bombas, pirâmides, tacos etc.

²³⁶Caixa de ferro em forma de tronco de cone ou de pirâmide, sem fundo, suspensa por uma cabrilha (pequenas vigas), e que recebe, por meio de um tubo flexível, ar comprimido de um compressor de ar.

²³⁷Jornal do Commercio, de 27/03/1868. apud ALBUQUERQUE, A. L. Porto *Impressões sobre a construção naval no Brasil durante a monarquia (1822-1889)*. in. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, junho/1971. Número 3. p. 9

na guerra foram lá produzidos, com a colaboração de fundições particulares como do estaleiro da Ponta da Areia que fundiu projetis de artilharia.

2.4.1– O Arsenal de Cerrito²³⁸:

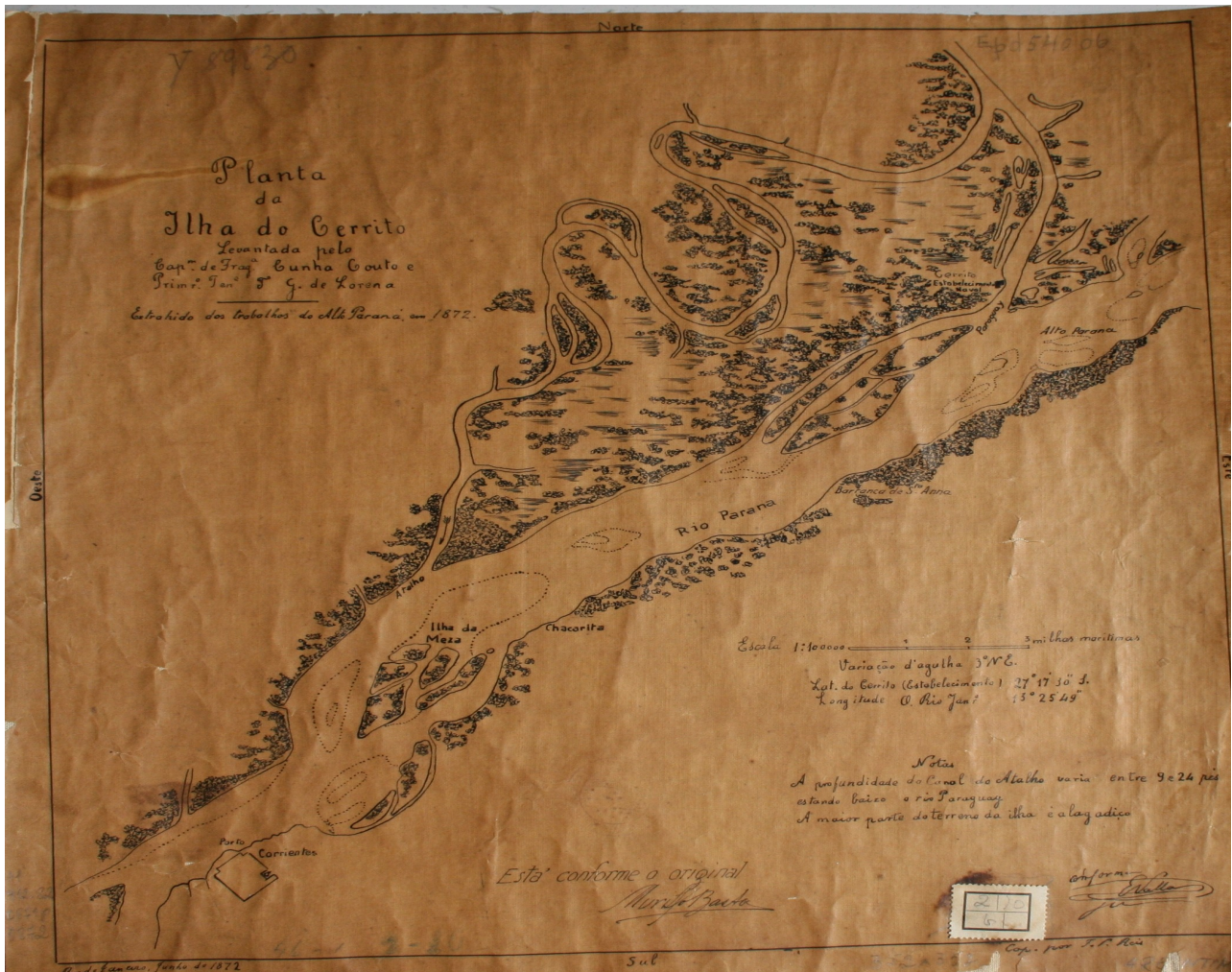


Fig.: 27

Os navios brasileiros que combatiam as fortalezas e baterias paraguaias em rios tortuosos e estreitos, necessariamente sofreram consideráveis estragos dos canhões inimigos. Para repará-los não se podia recorrer aos portos do Rio da Prata, por falta de oficinas adequadas, e sendo por demais demorado o envio para o Rio de Janeiro a fim de realizar os reparos, decidiu-se por

²³⁸ A Ilha de Cerrito está localizada nas proximidades da confluência do Paraná com o Paraguai, no *Diário da Campanha Naval do Paraguai*, de Manuel Carneiro da Rocha, existe o seguinte registro de sua localização: "Latitude de Cerrito - = 27° - 30"; Longitude do Cerrito - = 3h 54min 19seg 934". p. 8. A Ilha foi ponto estratégico e base das operações aliadas.

estabelecer um arsenal de construções navais na Ilha de Cerrito²³⁹, sendo lá também instalado o laboratório pirotécnico²⁴⁰, sob a direção do Capitão-de-Fragata Henrique Antônio Batista.

“Dia 27 para 28

...Chegou a tarde o vapor Brasil conduzindo chapa para conserto do Tamandaré; passaram para a Angelita. Em seguida veio o S. Paulo conduzindo o Capitão de Fragata Henrique Antônio Baptista, que trouxe em sua companhia um mestre para a oficina pirotécnica que vai estabelecer-se no Cerrito, noventa e quatro praças do Batalhão naval, cento e dezenove Imperiais Marinheiros, e cinquenta e oito da Armada, os quais passarão para o Vapor Princesa de Joinville...”²⁴¹

Foi portanto, estabelecido em Cerrito, uma oficina de máquinas com 20 operários e outra de construção com 50, entre carpinteiros e calafates, dirigidas, respectivamente, pelo engenheiro Conceição²⁴² e pelo construtor Bastos²⁴³.

A oficina de construção era abastecida de boas madeiras para reparos dos navios, tiradas da margem paraguaia, no lugar onde havia antigamente uma bateria, em frente ao Atajo. Assim registrou Manuel Carneiro da Rocha:

“Hoje cortou-se [8 de outubro de 1866] na Ilha de Cerrito, um pouco para dentro, madeira rija e grossa, - jurundaia – para conserto do leme da Itajaí. Por aqui se pode concluir da fertilidade do Paraguai em madeiras. O Lopez sempre fez monopólio delas, não consentindo que os navios do lado do Chaco fizessem derrubadas.”²⁴⁴

Foi, ainda, construída na Ilha, uma igreja pelo fornecedor do Exército o Sr. Francisco Gomes

²³⁹Consta tanto no Diário de Inhaúma como no de Rocha Carneiro a indicação, quase que diária, da entrada e saída dos navios no Arsenal de Cerrito a fim de realizar alguma tipo de reparo, como a menção a seguir: *“Achavam-se em 10 de agosto de 1866 na Ilha de Cerrito os vapores Henrique Martins e 11 de Junho, para conserto, e os pontões, chatas, canoas etc. Neste lugar está montado o nosso Arsenal de Marinha, e atualmente o hospital do 2 Corpo do exército”* ; e *“vapor Lindoia em fabrico no Cerrito”*, em 30/12/1866. ROCHA, Manuel Carneiro da, op cit. nota 23, p. 200 e 343.

²⁴⁰No Diário de Inhaúma verificamos que em 8 de maio de 1867 já pode-se ter uma primeira remessa da produção do laboratório pirotécnico: *“Chegaram a esquadra vindas do novo laboratório pirotécnico do Cerrito as espoletas preparadas pelo Capitão de Fragata Baptista segunda as medidas aconselhadas pelo que observou no bombardeamento de 5 do corrente.”*. INHAÚMA, Ignácio Joaquim José, op. cit. nota 27, p. 72.

²⁴¹Ibidem, p. 69.

²⁴² José Maria da Conceição Junior, engenheiro de máquinas, oriundo de Pernambuco, em 1867 foi graduado capitão-tenente pelos serviços prestados nas oficinas da Esquadra no Arsenal de Cerrito.

²⁴³Antônio Luiz Bastos dos Reis, iniciou na profissão como aprendiz de carpinteiro no Arsenal de Marinha Pernambuco em 1838. Estudou construção naval na Bahia e se especializou na Europa e Estados Unidos. Em 1852 foi transferido para o Arsenal de Marinha da Corte sendo em 1857, nomeado ajudante do Diretor de Construções Navais. Por ocasião da Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai foi designado para organizar o arsenal a ser instalado na Ilha de Cerrito. Pelos serviços prestados nesse arsenal foi promovido a Primeiro-Tenente e condecorado com a Ordem da Rosa no grau de Cavaleiro, recebendo também a medalha de bronze da campanha.

²⁴⁴ROCHA, Manoel Carneiro da, op. cit. nota 23, p.260

Pereira, com auxílio do construtor Bastos e de alguns oficiais de Marinha. A imagem de Nossa Senhora da Conceição, que estava na *Itajaí*, foi colocada no altar, sendo a igreja benzida em 7 de dezembro de 1866 pelo Frade Beneditino Carneiro, ajudado pelo Padre Castilho²⁴⁵.

Assim relatou Celso Assis de Figueiredo em Relatório a Assembleia datado de 23/05/1867, quando tratava das operações de guerra:

“O serviço naval se acha organizado nas melhores condições para o prosseguimento da guerra.

“A esquadra em operações, além de receber suprimentos regulares enviados da corte, dispõe dos recursos que lhe oferecem as oficinas montadas em situações escolhidas na foz do Paraguai.

“Muitos navios tem reparado avarias nos cascos e nas máquinas, e à Corte tem vindo somente aqueles que precisavam de maior fabrico.”²⁴⁶

Sem dúvida, a arsenal de Cerrito constituiu em apoio impar às operações navais. Seu estabelecimento e produção demonstraram a importância de se estabelecer dentro da estrutura institucional bases de apoio autônomas distantes do poder central, no caso foi dado maior fomento ao estabelecimento do arsenal de Mato Grosso.

Da mesma forma, as atividades desenvolvidas no Arsenal da Corte, que colocaram a instituição Marinha autossuficiente na área da construção naval e na fabricação de armamento, constituindo um marco nesse final do século XIX, colaborou para a reestruturação da instituição, visto que muitas de suas responsabilidades foram relocadas para outros setores que foram criados ou readaptados para melhor poder focar na sua missão, qual seja, a construção de meios navais.

²⁴⁵Ibidem, p.320.

²⁴⁶Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha, Afonso Celso de Assis Figueiredo, 1866. p. 17-8.

2.5– Saúde

Componente da estruturação logística ora estudado, a atividade médica, neste estudo denominado de saúde, foi de enorme importância, visto que o resultado obtido colaborou diretamente no resultado positivo da atuação aliada no conflito. As dificuldades a serem enfrentadas foram vivenciadas já na campanha do Uruguai, pois foi pela primeira vez, que se desdobrou às vistas do médico da armada contemplar as dificuldades que se ofereciam no exercício de sua profissão a bordo de um navio de guerra, longe de suas bases de apoio e em conflito.

Dentre outros pontos, o que mais chamou a atenção do Corpo de Saúde foi a higiene de bordo, ou melhor a sua precariedade. Carlos Frederico dos Santos Xavier²⁴⁷ informa que, enquanto nações como a França e a Inglaterra, cuidaram da higiene de suas guarnições, principalmente em campanhas²⁴⁸ quando ocorriam a acumulação de praças na coberta dos navios proporcionando grandes males, o Brasil, não prestou toda a importância que era de desejar à salubridade²⁴⁹, sendo atribuída a essa realidade a razão das diversas enfermidades acometidas nas guarnições, onde o seu germe tinha, muitas vezes, origem no transcurso da construção²⁵⁰ do próprio navio²⁵¹.

A esquadra, por ocasião da intervenção no Uruguai, composta de 13 navios a vapor e um à vela, oferecia, só por esta simples circunstância, elementos constitutivos de desenvolvimento de enfermidade. Estudos desenvolvidos na Europa demonstraram que a predisposição de enfermidades, que manifestavam nas guarnições dos navios de guerra, era mais facilmente desenvolvida no de propulsão a vapor, devido à acumulação de grande quantidade de óleo, calor intenso, umidade aumentada, emprego de grande quantidade de materiais graxas, e trabalhos especiais exigidos pela natureza do motor. Na apreciação das causas, que predominavam nos navios movidos a vapor para a insalubridade, ficou comprovado a influência do estado do carvão; o calor que partia da máquina e se espalhava por todo o navio; o desenvolvimento de gases, que se desprendiam da decomposição da graxa; o transporte de tropas, devido a aglomeração de indivíduos; esses fatos aliado ao clima, a temperatura do país, e as transições bruscas desta, somado a privação de fresca alimentação, e a qualidade das águas potáveis, contribuíram para a agravar o quadro. A má disposição das cozinhas nas cobertas dos navios, e o fumo por todo esse espaço, também colaboraram para o aumento de enfermidades.²⁵²

²⁴⁷AZEVEDO, Carlos Frederico dos Santos Xavier, op cit. nota 24.

²⁴⁸Na guerra da Crimeia ocorreu a bordo dos navios o cólera-morbo, a história dos 300 zuavos, que em um noite tinham sido afetados pela enfermidade, desenvolvida pela aglomeração de indivíduos.

²⁴⁹ A salubridade dos navios foi considerada o ponto de inflexão para a superação das enfermidades.

²⁵⁰AZEVEDO, Carlos Frederico dos Santos Xavier, op. cit nota 24, p.3.

²⁵¹ Forget, médico da armada francesa, que especialmente ocupou-se da higiene naval, afirma que a higiene de um navio começa do estaleiro.

²⁵² A Marinha francesa reconhecendo os inconvenientes, que resultavam da instalação das cozinhas nas cobertas, colocou-as no convés.

A alimentação reunia-se às causas que concorriam ao desenvolvimento das moléstias. A ração do marinheiro brasileiro, comparada com a dos marinheiros de outras nações, era boa, mas não variável. Era composta de : Almoço - Café – uma libra para 18 praças; Açúcar – uma libra para 12 praças; Pão, bolacha – meia libra por praça. Jantar- Gêneros variáveis.; e Ceia. Os gêneros variáveis, se dividiam em quatro espécies: 1ª espécie – feijão (um alqueire²⁵³ para 184 praças); arroz (quatro onças por praças); e carne fresca(libra e quarta por praça); 2ª espécie – feijão; carne salgada; toucinho; e azeite doce; 3ª espécie – feijão ou arroz; carne seca; e toucinho; e 4ª espécie – feijão; bacalhau ou peixe; e azeite. Como exemplificação, no anexo 8 deste estudo, consta a relação de gêneros fornecidos aos navios da Força Naval no período de 1866 a 1867²⁵⁴.

Thompson nos dá a informação de que:

“a ração diária do soldado paraguaio consistia num boi para oitenta homens, ou, se a carne estivesse escassa, em um boi para duzentos homens. Isto, entretanto, era raro. Recebia também, cada homem, uma libra de erva-mate por mês, e um pouco de fumo, sal, milho (quando houvesse) para comer assado ou fazer sopa. Durante a guerra o sal se tornou muito escasso, e a falta dele se fez sentir mais duramente que qualquer outra coisa, custando milhares de vidas ao Paraguai. Também por falta de alimentos vegetais morreram milhares de outros que se tinham alimentado somente de verduras e frutos até serem mandados para o exército, onde nada mais comiam que carne má, cansada e negra”²⁵⁵.

A carne fresca não podia ser continuamente distribuída pelas guarnições em consequência das circunstâncias anormais; não obstante sempre que possível, eram obtidas do Bucê²⁵⁶. Porém, algumas vezes, foi necessário obedecer às circunstâncias especiais da guerra, e as guarnições sustentavam-se com carne salgada, resultando em enfermidades graves. A alimentação vegetal, tão necessária simultaneamente com a animal para ser reparadora, poucas vezes podia-se obter.

A aguardente era a bebida favorita ao jantar, sendo substituída por vinho em portos estrangeiros. Na falta de café, havia o chá, podendo a farinha, nos portos estrangeiros, ser

²⁵³Cesta bastante robusta, na qual se transportava principalmente milho e feijão.

²⁵⁴ A equivalência das medidas correspondia a: alqueire=13,1 litros; 1 libra=16 onças ou a 0,453Kg.

²⁵⁵ THOMPSON, George, op. cit nota 28, p. 61. Não temos relato de como se processava na armada paraguaia.

²⁵⁶ Porto de Montevideu. Essa informação corresponde a intervenção no Uruguai.

substituída pela batata.²⁵⁷

A água utilizada para o consumo , no transcurso da intervenção no Uruguai, foi a do Rio da Prata, que apresentava características de água potável, com sabor fresco, apesar de ser um pouco turva e pesada. Na proximidade do porto de Montevidéu seu sabor era desagradável, devido a junção que naquela localidade fazem com o mar.²⁵⁸

Quanto a estrutura dos navios para o apoio à saúde faltavam enfermarias. Soluções alternativas, porém não ideais, foram adotadas, como na Corveta *Niterói*²⁵⁹, que tinha por enfermaria a coberta²⁶⁰. No tocante as boticas²⁶¹, eram amplamente surtidas de todos os medicamentos, e em escala tal, que algumas vezes forneceram ambulâncias para o Exército, que achava-se acampado em Santa Luzia, e em outros pontos do Uruguai. Foi criado Hospitais de Sangue²⁶², onde os marinheiros recebiam o primeiro atendimento, e onde eram realizadas as cirurgias mais urgentes. O primeiro hospital criado em terra, foi em Paissandu, em uma casa de palha, que servia de Quartel à guarda da Capitania do Porto, onde foram recebidos os feridos, e colocados sobre tarimbas²⁶³.

O número de feridos crescia, tornando insuficiente esse primeiro hospital, sendo outros inaugurados nas casas próximas a esse, onde encontraram todos os auxílios, que chegavam de Buenos Aires, constantes de lençóis, cobertores, e roupa, totalizando sete hospitais.

Por ordem do Almirante Tamandaré foi inaugurado um hospital em Buenos Aires, onde eram encaminhados os doentes que necessitavam de tratamentos não possíveis de serem aplicados no campo de batalha²⁶⁴. Feita a paz em Montevidéu, os doentes foram recolhidos ao hospital da rua Esmeralda, único, que então funcionava, e cujos leitos eram ainda em grande parte ocupados por feridos de ataque de Paissandu.

Reinava então a estação calmosa, e moléstias de caráter diverso foram-se manifestando, tendo-se recolhido ao hospital até o mês de junho de 1865, 435 doentes afetados das enfermidades.

Com a eclosão da Guerra da Tríplice Aliança, e o então sistema de recrutamento forçado, que segundo Carlos Frederico²⁶⁵, era indubitavelmente uma das mais notáveis causa de moléstia, e

²⁵⁷ AZEVEDO, Carlos Frederico dos Santos Xavier, op. cit. 24, p.11

²⁵⁸ Não obstante, a elas foram consideradas as causas de moléstias, principalmente para os recém chegados.

²⁵⁹ O espaço destinado a enfermaria apresentava pouca ventilação e estava superlotada com elementos da guarnição.

²⁶⁰ Compartimento destinado a alojar a guarnição do navio, situado abaixo do convés.

²⁶¹ Farmácia

²⁶² O primeiro acampamento analisado, procurando criar um hospital militar, foi junto ao hospital do Exército em Cerro, lugar elevado, muito ventilado, porém o terreno era argiloso, entre dois saladeiros, que , com a brisa, espalhavam um cheiro nauseabundo, agravando assim o estado sanitário.

²⁶³ Estrado de madeira onde dormem os soldados, nos quartéis e postos de guarda.

²⁶⁴ Tratava-se de uma casa de dois andares, com oito pequenas enfermarias, na Rua Esmeralda, com lotação para 80 pacientes, mas devido a necessidade de mais espaço foi no dia 8 de janeiro, inaugurado outro hospital, na rua Siupacha, casa de dois andares com três enfermarias.

²⁶⁵ AZEVEDO, Carlos Frederico dos Santos Xavier, op cit. nota 24.

sobre a qual a higiene deveria exercer toda sua influência, em especial nos transportes de guerra que do Brasil partiam com tropas, e/ou marinheiros para servirem na esquadra, conduzindo elementos de todas as idades e origens, que indistintamente eram distribuídos nos navios jovens de 17 e 18 anos com velhos de 50 e mais anos, aglomerados nas cobertas por mais de quinze dias. A carta constante do anexo 9, bem demonstra essa situação, onde seu remetente Menna Barreto, relata seu receio quanto a uma epidemia, dada a aglomeração da tropa e falta de cômodos.

O municionamento da esquadra em operações de guerra longe de todos os auxílios alimentícios, foi dificuldade imensa a vencer. Utilizou-se, na falta de carne e legumes frescos, carne fresca em conserva, de caldos de carne, e de galinha para os doentes, oriundas da Província do Rio Grande, e cidades de Buenos Aires e Rosário, em substituição ao fornecimento diário de carne fresca e vegetal.²⁶⁶

Encontramos registro de como era o abastecimento desses gêneros para a esquadra em operações de guerra pelo Diário de Inhaúma, onde existe o registro quase que diário da entrega de gêneros para esquadra efetuado na maioria das vezes pelo transporte *Lindoya*. Destacamos alguns desses referentes a entrega de gêneros e soluções encontradas para o fornecimento contínuo de carne fresca:

“Dia 25 para 26 [maio de 1867]

“... O Recife trouxe a reboque um brigue montevidiano que vem carregado de gêneros para a esquadra, e regressou para Corrientes a fim de conduzir dali outro que traz farinha para a padaria...”²⁶⁷

“Dia 6 para 7 [junho de 1867]

“...Foram seis escaleres armados e comandados pelo 1º Tenente Paes Leme buscar a madeira que se pudesse aproveitar dos destroços do acampamento para com ela fazer-se um curral na ilha do Palmar onde se recolhesse o gado para fornecimento da esquadra: vieram três chalanas carregadas, trazendo, entre outros três carros de mão.”

²⁶⁸

As águas utilizadas para o consumo, principalmente as do rio Paraguai, eram de aspecto vermelho, de sabor desagradável, tornando-se este mais pronunciado nos meses de verão, com a enchente, ou a baixante do rio Vermelho, produzindo terrível influência no organismo da guarnição (disenterias e diarreias). Nos navios da Esquadra procurou-se minorar a sua influência com a

²⁶⁶O gado era trazido até Corrientes, por fornecedores, que pelos seus contratos eram obrigados diariamente a suprir as forças.

²⁶⁷ INHAÚMA, Ignácio Joaquim José, op. cit. nota 27, p.91.

²⁶⁸Ibidem, p. 101

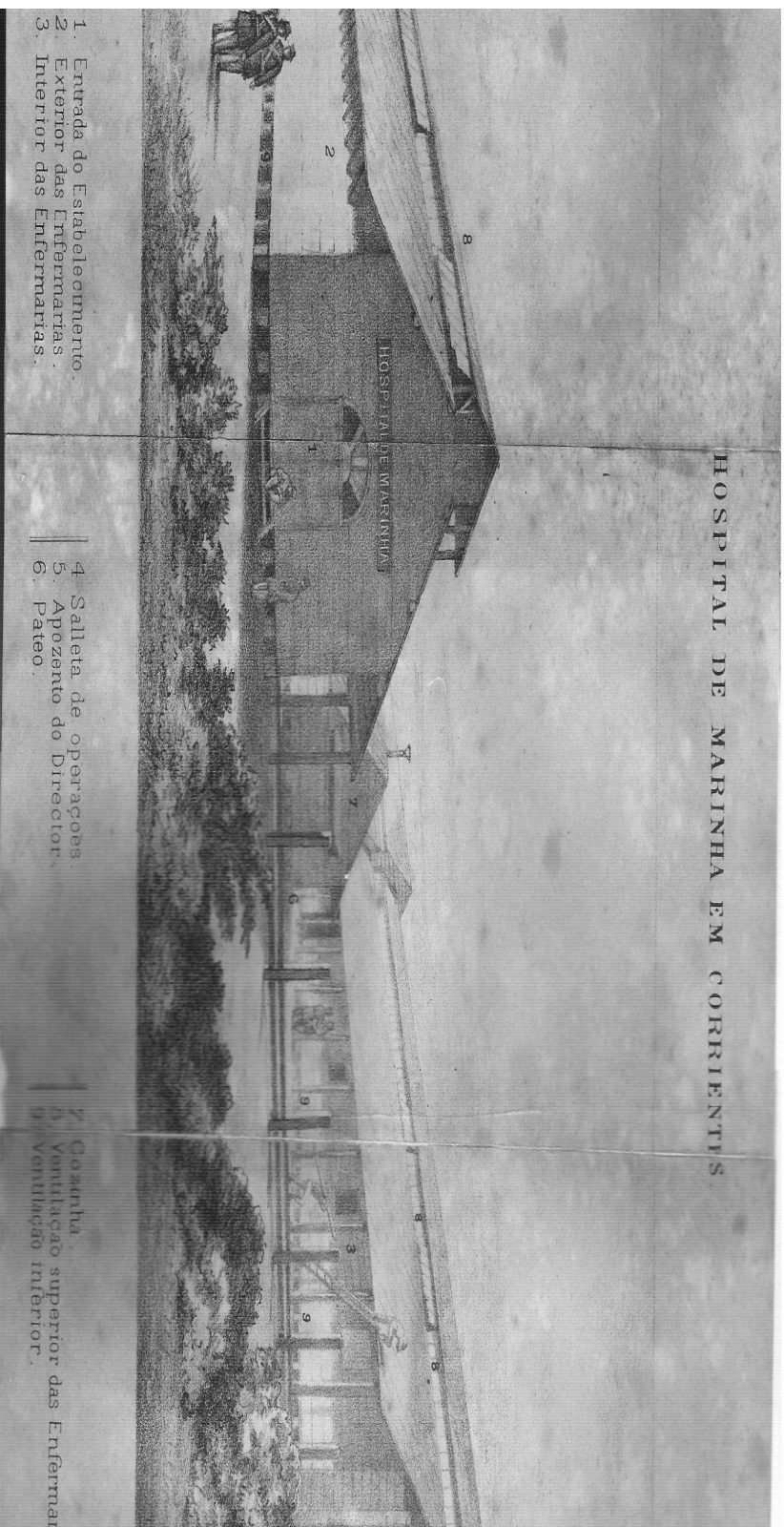
utilização de sacos de lona, onde eram depositadas, ou conservadas em tanques, para depois fazerem dela uso, desembaraçando-se deste modo de alguns corpos estranhos, que pudessem conter, tornando-se então menos turva.

O hospital na cidade de Buenos Aires, localizado na rua Bolívar, foi o primeiro que se estabeleceu, destinados não só para as praças da Armada, mas também para todos os soldados que eram transportados do Brasil. Era um edifício importante pela sua beleza e construção, ventilado, com largas escadarias de mármore, tendo 13 salões, que formavam as enfermarias, tinha capacidade de 300 leitos sendo aberta a recepção dos doentes a 26 de junho de 1865, e encerradas a 29 de setembro de 1866, por ordem do governo brasileiro, para servir exclusivamente de Hospital Militar para o Exército

A Enfermaria na Vila de Uruguaiana, instalada em uma pequena casa que anteriormente servira para guarda da Alfândega da vila (20/09/1865) foi o segundo asilo hospitaleiro. Em 1866, achando-se a Esquadra ancorada em frente a Corrientes, sendo ali a base das operações de guerra, decidiu-se pela construção de um hospital²⁶⁹. A construção levou três meses (início em março de 1866), possuía seis enfermarias, todas as salas eram ventiladas pela parte superior e inferior, segundo o sistema que foram construídas as enfermarias quartéis dos americanos da Guerra da Secessão; foi considerado hospital modelo.(fig.:28).

²⁶⁹ Conta-nos Manoel Carneiro da Rocha que, em 23 de fevereiro de 1866, Tamandaré e Barroso escolheram o local apropriado para a sua construção, que ficou a cargo do construtor Bastos e seus operários. ROCHA, Manoel Carneiro da, op. cit. nota 23, p.32.

HOSPITAL DE MARINHA EM CORRIENTES.



1. Entrada do Estabelecimento.
2. Exterior das Enfermarias.
3. Interior das Enfermarias.

4. Sallata de operagoes.
5. Apozenho do Director.
6. Pateo.

7. Cozinha.
8. Ventilacao superior das Enfermarias.
9. Ventilacao inferior.

Assim descreve André Rebouças o hospital de Marinha em Corrientes:

“12 de maio (Sábado)

“ Desembarquei com os doentes da Marinha e não podendo ir mais longe aquelas horas pela extrema debilidade, em que me achava pernoitei na Enfermaria dos Oficiais do Hospital da Armada. Obtive este favor por intermédio do Dr. Villaboim, com quem travara conhecimento em Uruguaiana, e que me fez preparar na Pharmacia do Hospital a poção de tártaro de Larrey, que me havia sido receitada pelo meu bom amigo o Dr. Damásio.

“O Hospital da Armada, construído sob a direção do Construtor Naval Bastos consiste de dois grandes galpões feitos inteiramente de madeira – um deles ainda se acha por terminar. Acha-se bem provido de todo o material necessário e esta em boa ordem e bem aceiado.

“Já havia para mais de 300 doentes....”²⁷⁰

Além da enfermaria existia uma excelente capela, casa mortuária, aposentos para os médicos, e empregados, grande botica, que sortia todos os navios da esquadra, pequena sala de operações, casa de arrecadação, depósito para gêneros alimentícios, sala de jantar, e a cozinha colocada no pátio, que fica no centro do edifício.

O abastecimento de água era feito por meio de uma bomba, que tirava a água do rio. Contratos para fornecimentos de dietas, lavagem de roupa, serviço mortuário foram estabelecidos. Em 1868 devido o avançar das forças para o Humaitá e com o estabelecimento de uma base de

²⁷⁰REBOUÇAS, André, op. cit nota 20, p. 136-7.

operações, foi por ordem do Visconde de Inhaúma o hospital demolido a 31 de agosto, e transferido os doentes para o novo hospital criado nessa praça de guerra.

Foi também necessário a criação de um Hospital de Sangue estabelecido em qualquer navio, para que acompanhasse a Esquadra em todas as suas evoluções, recebendo feridos, durante e depois dos combates²⁷¹. O Vapor *Onze de Junho* por apresentar condições para esse fim, foi utilizado como hospital. A câmara do navio era representada pela sala de operações, e a praça d'armas ocupada por leitos de ferro, quando o numero de feridos era grande, havia uma botica sortida de todos os medicamentos. Referente a medicamento, no anexo 10 consta carta de Luiz José Ribeiro, que informa que remeteu pelo Vapor *Iapoque* suprimentos de saúde como: fios de ataduras, e garrações com tintura de arnica.²⁷²

A Enfermaria de Cerrito, criada na administração do Visconde de Inhaúma²⁷³, tinha o fim de receber os afetados com a cólera. Inaugurada em 14 de abril de 1867, era composta de galpões instalados na parte mais elevada da Ilha²⁷⁴.

O Hospital de Humaitá foi criado logo após o encerramento do de Corrientes, e ocupou onze galpões que tinham servido aos paraguaios para o mesmo fim.

A Marinha teve ainda uma Enfermaria no Chaco, de pouco tempo de uso, e um Hospital em Assunção, estabelecido em prédios da rua Oliva e da Etrella.

Assim relatou Ouro Preto sobre a atuação do Corpo de Saúde da Marinha:

“A solícitude da administração, o zelo e devotamento do Corpo de Saúde obtiveram os mais felizes resultados. Os hospitais de sangue ou sedentários eram modelos de ordem, asseio e economia, nada deixando a desejar a estatística de clínica médica e cirúrgica, que honrou os práticos brasileiros. Efetivamente os mapas oficiais apresentam algarismos fora de toda a proporção com os mais consoladores de outras campanhas, em qualquer parte do mundo. Nos anos de 1865 e 1868 e no mês de janeiro de 1869, as enfermarias de bordo receberam, doentes e feridos, 20.620 praças, das quais saíram

²⁷¹Carneiro da Rocha informa que o transporte *Eponina*, encontrava-se em Corrientes, a 3 de julho de 1866, sendo utilizado como hospital de sangue. ROCHA, Manoel Carneiro da, op cit. nota 23, p. 162.

²⁷²Consta também a remessa de aguardente de Paraty e garrafa com aguardente de flor de laranja, para Tamandaré utilizar com os amigos.

²⁷³Inhaúma assim registra em seu diário a Enfermaria estabelecida em Cerrito: *“Acha-se estabelecida no Cerrito uma enfermaria para cinquenta leitos a cargo do Dr. Rocha Bastos, que a mantém na melhor ordem”*. INHAÚMA, Ignácio Joaquim José, op. cit. nota 27, p. 80.

²⁷⁴Em 28 de maio de 1866 Tamandaré inspecionou Cerrito juntamente com uma comissão médica e decidiram que não se prestava para ter o hospital. Porém, o mesmo autor informa que em agosto o exército mantinha lá uma enfermaria e que em 7 de outubro contava com 800 homens em tratamento. ROCHA, Manoel Carneiro da, op. cit. nota 23, p. 126 e p. 259.

curadas 16.041 e faleceram apenas 736. Dos 2.943 que completam o número das entradas a maior parte regressou ao Brasil, continuando os demais em tratamento.

“Para os hospitais ou enfermarias de terra, montados pelo Ministério da Marinha, entraram no mesmo período acima de 15.259, obtiveram alta 10.929, morreram 1.158 e 3.172 tiveram o destino indicado – volta à Pátria. De fevereiro a dezembro de 1869, tanto nos navios como nos hospitais, trataram-se 4.112 enfermos – ou feridos: restabeleceram-se 3.466, finando-se apenas 65. Cumprir advertir que estes algarismos compreendem não só o pessoal da Marinha, senão também praças do Exército e prisioneiros paraguaios, indistintamente recolhidos a bordo ou nos estabelecimentos de terra, conforme as necessidades da ocasião.”²⁷⁵

A preocupação com a higienização dos navios e estado de saúde das tripulações, muito devido a cólera e demais doenças que abateram os combatentes dos dois lados, ocupou sempre as atenções tanto do corpo médico quanto dos comandantes dos navios e porque não dizer do comandante das operações navais; destacamos os seguintes registros do Diário de Inhaúma quanto a esse tema:

“Dia 9 para 10 [abril de 1867]

Chegou de noite o “Voluntário” trazendo o Cirurgião Chefe de Saúde...Deu-se na esquadra um caso de cólera mórbus, mas sem consequência. Mandeí que se dese uma ração adicional de café, que se mudasse à hora da baldeação para depois das oito, e que se observasse a risca os preceitos higiênicos estabelecidos por ordens antigas e conhecidas na esquadra, isto tudo a pedido e de inteligências com o Chefe de Saúde”²⁷⁶

“Dia 13 para 14 [abril de 1867]

A esquadra tem a registrara, ao todo até hoje, incluídos dois casos a bordo da “Araguay” no Cerrito, e um neste vapor “Princesa de Joinville, dez casos de cólera, dos quais quatro não foram fatais

²⁷⁵ OURO PRETO, Afonso Celso de Assis Figueiredo, op. cit. nota 17, p.47-8.

²⁷⁶INHAÚMA, Ignácio Joaquim José, op. cit. nota 27, p. 78.

graças ao Altíssimo...”²⁷⁷

“Dia 19 para 20 [junho de 1867]

Chegou o “Jaguaribe” com tropa; trouxe também uma porção de verduras encomendadas para o uso da esquadra em virtude do escorbuto que começou a desenvolver-se.”²⁷⁸

Desde a instalação da Corte no Rio de Janeiro, já se tem notícia da constante busca de se ter um hospital específico que tratasse do homem do mar, isso devido as suas especificidades sanitárias próprias da vida de bordo. A Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo do Paraguai veio a demonstrar não só a necessidade da existência desses estabelecimentos de saúde, mas também da necessidade de se ter profissionais de saúde com a experiência em tratá-la, e que deveria ser alocado dentro da estrutura física do navio local adequado para que se exercesse a atividade de saúde. A isso se soma o entendimento da necessidade de um controle efetivo das moléstias que mais comumente afetava os marinheiros e a aplicação de forma implacável das medidas higiênicas em todos os setores da Instituição, só assim se reduziria aos menores índices as enfermidades, propiciando assim à administração naval tirar o melhor proveito de seu pessoal.

2.6 -Pessoal

Com o acréscimo dos novos meios navais, a carência tanto da oficialidade como das praças de pré para armar as unidades era sentida ainda muito mais do que em tempo de paz. Para suprir os vãos da oficialidade, nomeou o Governo alguns oficiais de náutica, ou pilotos, segundos-tenentes de comissão. Os guardas-marinha foram dispensados da viagem de instrução rotineira e foram promovidos segundos-tenentes, sendo enviados para o teatro de operações, no documento do anexo 11, verificamos que até aspirantes foram utilizados na campanha. Aumentou-se o número de profissionais do quadro de Cirurgiões e Farmacêuticos da Marinha²⁷⁹; e engajou-se extranumerários para executarem as funções de maquinistas.

Na classe de oficiais de fazenda, composta de comissários e escrivães de três categorias e fieis de duas, poucas vagas se abriram. Foram facilmente preenchidas por engajados, em comissão, contratados à proporção que se armavam os navios. De 209, que eram os oficiais de fazenda no

²⁷⁷O registro é referente a uma comparação onde no segundo Corpo do Exército ocorreram até aquele momento duzentos e tantos casos por dia. Ibidem, p. 79.

²⁷⁸Ibidem, p.97.

²⁷⁹Foram contratados 33 profissionais civis, para guarnecerem as enfermarias de bordo e os hospitais de campanha.

princípio da guerra, ascenderam a 270 em 1869.

O Corpo de Marinheiros Nacionais²⁸⁰, representou um dos maiores obstáculos a vencer, devido aos numerosos claros existentes. Grande esforço foi realizado para supri-los, cujo resultado pode ser observado no que registrou Ouro Preto:

“Os resultados destes esforços condensam-se nos seguintes algarismos: ao terminar a Guerra do Uruguai, por efeito do Convênio de 20 de fevereiro de 1865, existiam na esquadra em operações no Rio da Prata e que deviam passar ao Paraguai:

Oficiais de todas as classes de embarque 298, praças de pré 2.031, total 2.391.

A contar daquela data até 10 de abril de 1867, seguiram quer nas guarnições dos navios, que reforçaram a mesma esquadra, quer em diversos contingentes, oficiais 551, praças de pré 2.367, total 3.188²⁸¹.

De abril de 1867 a abril de 1868, oficiais 20, praças de pré 2.358, total 1.180.

De abril de 1868 a abril de 1869, oficiais 117, praças de pré 1.063, total 1.180.

Total das forças de Marinha enviadas antes e depois do Convênio 9.137.

Até 31 de março de 1870 perdemos, por mortes em combate, ferimentos, explosões de torpedos, 52 oficiais e 208 praças de pré; e de moléstia em campanha 121 oficiais e 1.450 praças, ao todo – 1.831 homens.”²⁸²

Ao longo do transcurso do conflito verificamos uma certa constância no envio de pessoal para suprir tanto as baixas por morte como por doenças, como exemplo destacamos alguns dos registros relativos a esse tópico registrado no Diário do Visconde de Inhaúma;

'Dia 26 para 27 [março de 1867]

...Veio também um contingente de cento e quarenta praças, pouco mais ou menos, de Imperiais Marinheiros, e navais para o serviço da

²⁸⁰Estes distribuídos entre Batalhão Naval e Corpo de Imperiais Marinheiros.

²⁸¹Carneiro da Rocha registra a chegada de contingentes para reforço do pessoal em duas ocasiões em 1866: em 14 de outubro, 150 praças; e em 25 de dezembro, 200 praças e mais seis peças de calibre30 raiada. ROCHA, Manoel Carneiro da, op. cit. nota 23, p. 266 e 338.

²⁸²OURO PRETO, Afonso Celso de Assis Figueiredo, op cit. nota 17, p. 58.

esquadra.”²⁸³

“Dia 7 para 8 [novembro de 1867]
...Chegaram a Curuzu os transportes “Vassimon” e “Leopoldina”.
Este trouxe duzentas praças para a esquadra; e o outro gêneros que
foi descarregar no Cerrito...”²⁸⁴

“Dia 28 para 29 [abril de 1868]
Vieram igualmente trezentos e tantos Imperiais e soldados, muitos
medicamentos”²⁸⁵

2.7 - O Serviço de Intendência²⁸⁶ da Marinha:

À Intendência de Marinha coube a aquisição e o abastecimento de todos os tipos de sobressalentes e meios para consecução das operações de guerra, ou seja a materialização do apoio logístico. No Rio da Prata foi criada a Repartição Fiscal e Pagadoria da Marinha ²⁸⁷, que centralizou todo o serviço de fiscalização da despesa, aquisição e fornecimento de material e pagamentos à Esquadra em Operações, encargos antes entregue ao comandante em chefe, então o Almirante Tamandaré. Aliviado assim dessa responsabilidade, pode ele dedicar-se inteiramente à sua precípua função, que era a direção naval da guerra. Foi nesses termos que comunicou da criação o Ministro da Marinha Afonso Celso de Assis Figueiredo, em carta datada 6 de outubro de 1866, ao Almirante Tamandaré, após registrar elogio quanto aos feitos da Esquadra em Curupaiti:

“...e devida a ação militar o Governo criou uma comissão de fazenda, tendo para chefe um empregado superior do tesouro, e esta comissão segue para Buenos Aires, onde tomará conta de tudo o que está a cargo do Escrivão e Comissário Geral da Esquadra.

“Oficialmente dou conhecimento disto a V. Exa., e lhe remeto cópia das instruções que leva a comissão. É esta uma medida

²⁸³INHAÚMA, Ignácio Joaquim José, op cit. nota 27, p.75.

²⁸⁴Ibidem. p.137.

²⁸⁵Ibidem p. 188.

²⁸⁶Repartição destinada a adquirir e distribuir o material necessário ao abastecimento, aparelhamento, movimentação e manutenção da força naval e dos estabelecimentos da marinha. Inicialmente integrada na estrutura dos arsenais de marinha .

²⁸⁷Decreto 3 710 de outubro de 1866: “...considerando a conveniência de reunir em um centro comum todo o serviço de fiscalização, compras e pagamentos da esquadra em operações contra a Paraguai porque daí resultará não só economia dos dinheiros públicos, mas também maior regularidade e método do mesmo serviço... [além de] evitar que a atenção do vice-almirante comandante-em -chefe da mesma esquadra seja distraída dos importantíssimos trabalhos da guerra, por cuidados de administração, principalmente quando a mór parte dos negócios se tem de resolver a grande distancia do lugar em que ele se acha...” . CAMINHA, Herick Marques, op. cit. nota 4, p.321-2.

reclamada pelas atuais circunstancias da guerra. Com a sua incontestável probidade V. Exa. zelará quanto possível a praxe que lhe compete na nova ordem dada ao serviço econômico da Esquadra, e não se verá [-----] a economia e mais vantagens que daí melhorarão.”²⁸⁸

Essa Repartição, que teve, a princípio, sede em Buenos Aires, passando-se depois para Montevideu, era quem se ocupava dos recursos logísticos a serem obtidos no Rio da Prata, que constavam principalmente de carvão e gêneros alimentícios inclusive carne, aliás obtida em quantidades substanciais dos rebanhos inimigos criados em pastos a margem dos rios navegados pelos navios brasileiros (anexo 12). A Repartição estava diretamente subordinada ao Ministro da Marinha, e tinha a incumbência de: satisfazer às requisições que lhe fossem feitas pelo Comandante-em-Chefe da Esquadra, comandantes de divisões e navios de guerra, e chefes de estabelecimentos; remeter regularmente à pagadoria da Esquadra o numerário preciso à satisfação das respectivas despesas, de modo que não faltasse os meios a pagar, em dia, principalmente os soldos e mais vencimentos do pessoal da mesma Esquadra; ajustar as contas dos oficiais e praças da armada que se retiravam para a Côrte; remeter à secretaria de estado dos Negócios da Marinha, nos primeiros dias de cada mês, o balanço das operações da Pagadoria no mês antecedente; e regularizar a escrituração dos diferentes depósitos, inventariando o material neles existentes entre outras atribuições.

Assim registrou Euzébio Antunes momentos antes da criação da Repartição;

“A Repartição da Guerra não tinha ainda estabelecido no Rio da Prata nenhuma administração militar, e o serviço dessa repartição recaía no Estado-Maior da esquadra, que em tão múltiplos e variados deveres encontrava-se a cada momento dificuldades imprevistas. Daí resultou o atraso da escrituração da marinha, que justificou da conveniência da criação de uma Repartição Fiscal, necessidade perfeitamente entendida pelo Sr. Conselheiro Afonso Celso.”²⁸⁹

Em Relatório à Assembleia Legislativa de 1867, o Visconde de Ouro Preto justifica a criação da Repartição e Pagadoria da Marinha no Rio da Prata²⁹⁰ nos seguintes termos:

²⁸⁸Arquivo Tamandaré, Livro 1 – Doc. 55, p.25

²⁸⁹ANTUNES, Euzébio José, op cit . Nota 21, p.140.

²⁹⁰Criada pelo Decreto 3 710 de 6/10/1866 foi extinta em 15/02/1871 pelo Decreto 4 694.

“O serviço econômico da esquadra em operações apresentava inconvenientes e defeitos, que cada dia se iam tornando mais palpáveis.

“A experiência os apontava: era urgente o corretivo.

“O comandante em chefe incumbido, pela legislação vigente, assim da direção militar, como da administração de fazenda entre os importantíssimos cuidados da guerra, e a solução de questões administrativas, tanto mais complicadas, quanto mais se afastava a esquadra dos centros em que tais negócios tinham de ser realizados.

“Daí a indeclinável necessidade de delegar em subordinados seus e agentes, sem competência nem responsabilidade legal, o desempenho de deveres que lhe era materialmente impossível de cumprir.

“Na urgência do momento, quer para obter os fundos necessários à satisfação das despesas do pessoal e do material, quer para conseguir os aprovisionamentos indispensáveis aos navios da força naval sob seu comando, recorria indistintamente, já no oficial seu delegado em Buenos Aires, já as autoridades consulares e residentes diplomáticos do império naquela capital e na de Montevidéu.

“Em tais circunstancias era impossível que avultadas somas se dispendessem, sem que ao seu emprego presidissem a economia e fiscalização que fora para desejar, não porque faltassem zelo e probidade aos funcionários por cujas mãos corriam, mas porque a multiplicidade dos agentes destruía a unidade da ação, e fracionava a responsabilidade, únicas bases de um bom sistema fiscal.

“Para dar andamento a esse ramo de serviço estacionava, é verdade, na primeira daquelas capitais, um dos secretários do almirante, oficial inteligente, e mui dedicado no cumprimento de suas obrigações, mas desacompanhado de auxiliares necessários, sem atribuições claras e definidas em lei, tendo unicamente sob suas ordens dois oficiais de fazenda para todo o trabalho da escrituração de tão e variadas e importantes operações, quais as que lhe estavam

cometidas.”²⁹¹

Prossegue o Relatório dando conta que devido a essa deficiência o governo ficou em completa ignorância da situação econômica das forças em operações, das suas necessidades, dos recursos criados para abastecê-la do combustível, de munições de guerra, e sobressalentes. O remédio para sanar a difícil situação foi reunir em um centro único todo o serviço de fiscalização da despesa, aquisição e fornecimento do material, e pagamentos à esquadra em operações contra o Paraguai, aliviando o comandante em chefe dos cuidados relativos a tais assuntos, e consequentemente melhorar as garantias de economia do dinheiro público.

A criação dessa Repartição, além de seu incontestável apoio às forças navais no conflito e o cumprimento efetivo de sua missão que somou ao sucesso das operações desenvolvidas, demonstrou a aptidão da instituição em se adaptar e promover mudanças para melhor se adequar as novas realidades, tanto que cessado o motivo de sua criação, a mesma foi extinta, mas permaneceu o germe da experiência em que descentralizar o processo decisório corrobora para uma melhor tomada de decisão.

²⁹¹Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha Afonso Celso de Assis Figueiredo , 1868. p.23-4.

CONCLUSÃO

A questão não é discernir se as instituições são eficientes, mas sim chegar a uma explicação conclusiva de como as instituições incorporam as experiências históricas em suas estruturas organizacionais.

Walter W. Powell e Paul J. Dimaggio

À estruturação logística e à sua efetiva implementação, objeto desse estudo, poucas referências têm merecido dos historiadores que se dedicam ou dedicaram ao estudo da Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai. O esforço empreendido para levar a bom termo a missão confiada a Marinha, representada pela sua força naval, no interior do continente sul americano, não foi de pequena monta. A não ser pela pequena falha, logo corrigida, no fornecimento de carvão no início da campanha, nada afetou a força naval durante todo o decurso da guerra. Nem munições de boca e de guerra, nem tudo mais que era necessário para manter e fazer avançar essa força nos seus propósitos: uniformes e vestuários em geral, medicamentos, dietas, instrumentos cirúrgicos e para curativos e uma variedade imensa de materiais ou equipamentos de consumo, para sobressalentes, ou, enfim, para os reparos que se faziam a bordo ou no pequeno Arsenal instalado em Cerrito, subsidiário do Arsenal do Rio. Não só para as forças navais se transportaram esses materiais, grandes partidas foram também levadas para as forças de terra, inclusive as argentinas.

Além desse serviço de abastecimento de materiais, há que contar o transporte de todo o pessoal para o teatro de operações, não apenas o dos contingentes navais destinados a preencher baixas por doença ou em combate, mas também, o de toda as tropas do Exército que partiam do Rio de Janeiro e das demais províncias que usavam as vias marítimas para aqueles longínquos rincões, ou que de lá eram trazidas, onde se inclui a evacuação de feridos, doentes dispensados ou licenciados que se destinavam ao Rio de Janeiro²⁹²

Observamos que mesmo em terreno tão inóspito e com tantos obstáculos, a busca pela solução dos óbices que a cada dia apareciam, era feita de forma eficaz, como o caso da construção não de uma mas de duas ferrovias que possibilitaram, cada uma a seu tempo, a manutenção regularidade do abastecimento das forças e a continuidade das comunicações.

Na área da saúde observou-se o esforço extraordinário do corpo médico, para se adaptar as novas condições e ao desconhecido, com excelentes resultados como o hospital de Corrientes e os

²⁹²O encargo de transportar tropas foi dado ao Arsenal de Marinha da Corte, por Aviso de 18 de maio de 1865, e o Aviso de 15 de julho do mesmo ano diz que os navios empregados na condução de tropas ficam inteiramente subordinados à inspetoria de Marinha

hospitais de sangue.

Indiscutível foi o acerto da montagem do arsenal na ilha de Cerrito juntamente com o laboratório pirotécnico. Juntos capacitaram a força naval de uma autonomia, que garantiu a presença dos meios navais no conflito com a regularidade desejada; da mesma forma que possibilitou o abastecimento da munição sem solução de continuidade, não dependendo unicamente do abastecimento que vinha da Corte ou do exterior. No entanto, estranhamos a pouca referência encontrada nos Relatórios e documentação pertinente ao fato de sua existência.²⁹³

A criação da Repartição de Fazenda, com sede primeiramente em Buenos Aires e depois em Montevideu, possibilitou ao meio operativo dedicar-se com maior empenho aos assuntos operativos, deixando para os contadores nomeados a burocracia da escrituração e controle das aquisições de material necessário para manter as forças navais.

Mas superior a todos esses fatos, o desenvolvimento deste estudo possibilitou demonstrar a capacidade de adaptação inerente a Instituição Marinha, nas diversas fases de sua existência desde sua transmigração em 1808, a sua capacitação na Independência e finalmente sua adaptação aos novos meios surgidos da Revolução Industrial. Nesse mister a Marinha Imperial se tornou autônoma, utilizou-se dos conhecimentos adquiridos pelos oficiais que foram enviados à Europa absorver as novas técnicas surgidas da automação e as utilizou na produção de seus meios navais e munições. Permaneceu sempre preocupada com a capacitação de seu pessoal, buscando as medidas necessárias para capacitá-los de conhecimento necessário para operarem os seus meios navais.

Ao término do conflito, a Marinha contava com 94 navios²⁹⁴, dos quais 16 encouraçados, 48 fragatas, corvetas, canhoneiras e transportes de madeira; 12 lanchões de ferro, todos a vapor; 6 navios de vela; 7 pontões depósitos; e 5 chatas armadas. Nas palavras de Ouro Preto, em três anos, contando a partir de 1865, foi preparada a maior e melhor parte de tão poderosos elementos de guerra. A contar de 1868 não se alistou mais um marinheiro sequer, não se construiu, nem se comprou, um só navio, limitando-se o trabalho, ainda assim importante, dos arsenais à reparação dos estragos da luta.²⁹⁵ O esforço de guerra foi sem dúvida enorme, e contou com o auxílio de todos os elementos pertencentes a Instituição Marinha. Porém a lição dos fatos em todo o decurso da guerra veio tornar patente erros de administração, que convinha ser remediados.

Houvesse o Corpo de Imperiais Marinheiros de Mato Grosso merecido maior atenção, não teria sido fácil presa ao inimigo, e possivelmente se o Vapor armada *Anhambai* não estivesse tão mal armado poderia fazer frente ao ataque inimigo, essa realidade calou fundo na administração

²⁹³Em apenas um dos relatórios encontramos referência da existência do arsenal de Cerrito e do laboratório pirotécnico.

²⁹⁴As perdas ao longo do conflito foram da *Jequitinhonha*, encalhada em Riachuelo; o *Rio de Janeiro*, que submergiu em consequência da explosão de torpedos na tomada de Curuzu; e os transportes *Oiapoque*, que naufragou nas praias de Santa Rosa, à entrada do Rio da Prata, e o *S. Francisco*, devorado pelas chamas no porto de Buenos Aires.

²⁹⁵OURO PRETO, Afonso Celso de Assis Figueiredo, op cit. nota 17, p. 36.

naval que com o passar dos anos tratou de aumentar os seus efetivos tanto de pessoal como de estrutura organizacional naquela região.

A guerra também assinalou a necessidade de aumento dos seus quadros de pessoal, em especial a do Corpo de Imperiais Marinheiros, para ser atenuadas as dificuldades da aquisição de tripulações, mantendo sempre um número razoável de reservas para utilização em alguma necessidade. Outra falta sentida foi uma escola prática de artilharia para a instrução dos oficiais, cuja criação ocorreu em 1867, porém só implementada em 1882. A questão do pessoal sua lotação e principalmente seu competente preparo para o manejo de suas obrigações sempre foi uma constante no pensamento institucional.

Foi regulado, ainda durante o conflito, a composição do estado-maior dos comandantes-em-chefe e comandantes das esquadras e divisões navais, e instituída a delimitação das atribuições e deveres dos chefes do estado-maior.

Finalmente foi reorganizada a Secretaria de Estado e Negócios da Marinha (1868); a Contadoria; e o Conselho Naval. Regulou-se o concurso para alunos pensionistas do Hospital de Marinha do Rio de Janeiro, assim como o serviço médico e cirúrgico do mesmo estabelecimento.

Ao fim desse estudo acreditamos que contribuímos para mais um passo da análise da História da Instituição Marinha em dos momentos mais significativos de sua evolução como Instituição.

Muito obrigada

ÍNDICE DAS ILUSTRAÇÕES

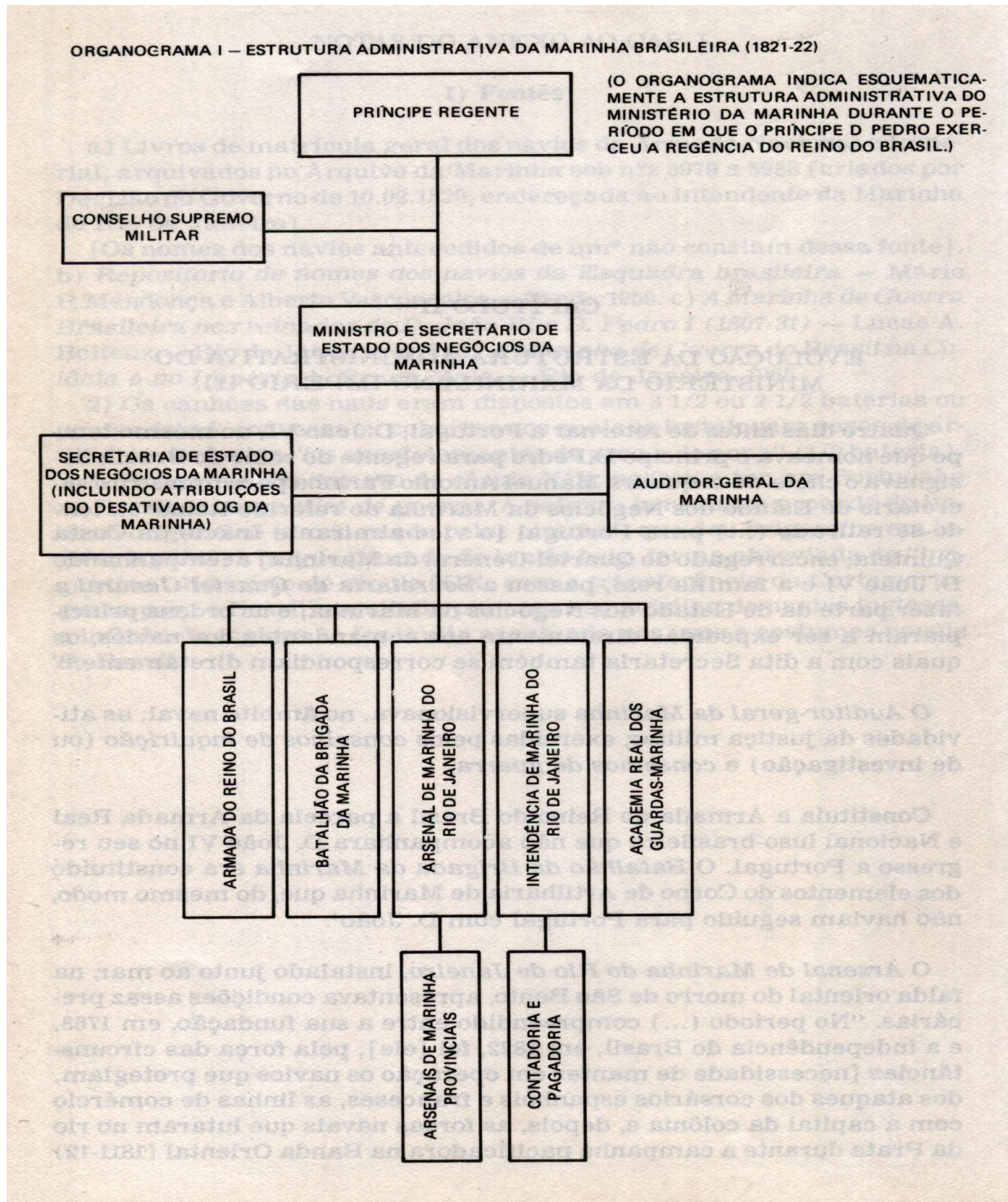
- Figura 1 – Carta Geral da América Meridional datado de 1843, acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.....p.4
- Figura 2- Detalhe na carta da região onde ocorreu conflito, acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinhap.5
- Figura 3 – Nau *São Sebastião*, acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinhap.19
- Figura 4 – Arsenal de Marinha da Corte, acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinhap.19
- Figura 5 – Faina de marinheiros, fonte *Tradições dos homens do mar*. Rio de Janeiro:Editora Gráfica Brasileira Ltda. 1981.....p. 30
- Figura 6 – Corte do plano do navio HMS *Beagle*, demonstrando os compartimentos e o convés, datado de 1832, fonte <http://www.uh.edu/engines/beagle.jpg>p.32
- Figura 7 – Esquema geral dos pavimentos de um navio, fonte FONSECA, Maurílio M. *Arte Naval*. 1960, p.18.....p.33
- Figura 8 -Cromolitografia publicada em 1864, intitulada “Madeira e Ferro”, apresenta um tradicional navio de guerra de madeira à esquerda, ao lado do HMS *Warrior*, fonte CHANT, Christopher *The history of the world's warships*. p.65.....p. 41.
- Figura 9 - Perfil de fragata inglesa, fonte ARCHIBALD, E. H. H. *The fighting ship of the Royal Navy*. p. 74p. 42
- Figura 10 – plano de convés de navio, fonte ARCHIBALD, E. H. H. *The fighting ship of the Royal Navy*. p.74p.42
- Figura 11 – Navio de linha a vapor *Napoleón*, acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.....p.46
- Figura 12 – Couraçado *Warrior*, fonte CHANT, Christopher *The history of the world's warships*. p.57p.47
- Figura 13 – Fragata *Virgínia* (ex- *Merrimac*), acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.....p.48
- Figura 14 – USS *Monitor*, acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.....p.48
- Figura 15 – Couraça do Monitor *Alagoas*, acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e

Documentação da Marinha.....	p.53
Figura 16 – Perfil de alguns tipos de embarcações, fonte <i>Manual do tripulante</i> . Diretoria de Portos e Costas. Rio de Janeiro: Gráfica Ribeiro, 1975. p.161-2.....	p.54
Figura 17 - Fragata <i>Amazonas</i> , acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.....	p.55
Figura 18 – Canhoneira <i>Ipiranga</i> , acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.....	p.56
Figura 19 – Corveta <i>Niterói</i> , acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.....	p.56
Figura 20- Encouraçado <i>Brasil</i> , acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha	p.79
Figura 21- Encouraçado <i>Bahia</i> , acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha	p.79
Figura 22- Encouraçado <i>Barroso</i> , acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha	p.79
Figura 23- Encouraçado <i>Tamandaré</i> , acervo Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.....	p.79
Figura 24- Mapa esquemático da operação naval.....	p.83
Figura 25- Mapa esquemático da invasão de território.....	p.84
Figura 26- Mapa esquemático da ocupação de território.....	p.85
Figura 27- Planta da Ilha de Cerrito levantada pelo Capitão-de-Fragata Cunha Couto datada de 1872.....	p.98
Figura 28- Imagem do Hospital de Marinha em Corrientes, fonte AZEVEDO, Carlos Frederico dos Santos Xavier. <i>História médico-cirúrgica da esquadra brasileira nas campanhas do Uruguai e Paraguai de 1864 a 1869</i>	p.106

ÍNDICE DOS ANEXOS

Anexo 1- Organograma da estrutura administrativa da Marinha brasileira (1821-2).....	p.122
Anexo 2- Carta de José Antonio Saraiva ao Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa, datada 13/10/1857, referente a compra de canhoneiras na Europa e a situação diplomática com o Paraguai quanto a livre navegação do Rio Paraguai.....	p.123
Anexo 3- Tabela com a relação de meios navais da Marinha nos anos de 1864/5.....	p.126
Anexo 4- Cronologia da Guerra da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai.....	p.130
Anexo 5- Ofício do Conselheiro José Maria da Silva Paranhos ao Barão de Tamandaré, Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa, datada de 1/01/1865, referente aos encouraçados construídos por encomenda do governo paraguaio.....	p.133
Anexo 6- Plano de ataque com disposição das forças navais no dia 16/04.....	p.134
Anexo 7- Relação dos navios construídos no Arsenal de Marinha da Corte, período de 1863 a 1868.....	p.135
Anexo 8 – Relação dos víveres, dietas e outros gêneros fornecidos à esquadra em operações nas águas do Paraguai.....	p.136
Anexo 9 – Ofício de João Propício Menna Barreto ao Barão de tamandaré, datada de 21/01/1865, relatando o receio de epidemia no navio dada a aglomeração da tropa.....	p.137
Anexo 10- Carta de Luiz José Ribeiro ao Visconde de Tamandaré, datada de 3/08/1866, informando o envio de material de farmácia e remédios.....	p.138
Anexo 11 – Ofício de Francisco de Paula da Silveira Lobo ao Visconde de tamandaré, datada de 4/12/1865, comunicando a concessão feita a alguns aspirantes para servirem na Esquadra no período das férias escolares.....	p.139
Anexo 12- Relação das peças de fardamento fornecidos no período de 1865 a 1867, ao pessoal subalterno da Força Naval (praças da armada, corpo de imperiais marinheiros e batalhão naval).....	p.140

ANEXO 1



Fonte:
 História Naval Brasileira . Quinto Volume – Tomo II

ANEXO 2

Rio de Janeiro, 13 de Outubro de 1857

Ilmo. e Exmo. Sr. Vice-Almte. Joaquim Marques Lisboa

Confidencial

Tive a fortuna de receber os ofícios e carta, em que V. Exa. acusa as minhas de diversas datas, e sobre assuntos diferentes, porém, relativos as necessidades da Armada Imperial.

Pelo Paquete que sai depois de amanhã segue o Capitão Tenente Segundino, com quem conversei largamente sobre sua comissão, assim como o fiz com o Sr. Amazonas, e o havia feito com o Primeiro Tenente Portugal.

Todos eles vão segundar a V. Exa. no desempenho de sua importante tarefa, e serão auxiliares de que V. Exa. disporá com vantagem, não só para o engajamento de marinhagem, como e principalmente para a aquisição dos vapores, de que o Governo Imperial precisa muito, para o desenlace honroso de suas questões com o Paraguai.

Ocupando-me porém desse mister, devo dizer a V. Exa. que os meus primeiros ofícios foram feitos sob a pressão da necessidade de tomar-se para com o Paraguai uma atitude imediatamente hostil, e é por isso que Sua Majestade o Imperador me ordenou que procurasse obter por compra e no mais breve tempo possível as dez canhoneiras de cuja aquisição foi V. Exa. encarregado.

Os acontecimentos posteriores, porém, determinaram o Governo de Sua Majestade a lançar mão ainda de uma missão especial para ver se o Presidente daquela República reconhecia os direitos, que o Império tinha obtido de navegar o Paraguai com liberdade e não opunha ao exercício desses direitos os estorvos e embaraços que ultimamente experimentávamos.

Foi encarregado dessa missão o Sr. Paranhos, em cuja ilustração e tino confiou o Governo Imperial a solução pacífica das questões pendentes.

Esse passo alterou os termos de nossa situação e, conseguintemente, alternou a necessidade de obtermos com demasiada brevidade as dez canhoneiras a vapor, e deu ao mesmo Governo a liberdade de as haver melhores, mais fortificadas, e sem os defeitos que a pressa deveria impor.

As minhas primeiras instruções, porém, não podiam deixar de ser modificadas somente no sentido de se procurar navios bons e os melhores, ainda que eles cheguem ao Brasil em Abril ou Maio, em vez de chegarem em Janeiro e Fevereiro, como havia prescrito.

Nesse sentido já tive a honra de escrever a V. Exa. pelo Capitão de Fragata

Amazonas, a quem fiz ver a necessidade e conveniência de terem os referidos navios as qualidades indispensáveis para uma viagem de longo curso, e mesmo perigosa, qual a que tem de ser feita por eles dos portos de Inglaterra, ou França para o Império.

Ocupando-me do que V. Exa. me observou na carta a que respondo, direi que aplaudo a lembrança que tem V. Exa. de obter algumas das baterias flutuantes de que serviram a Inglaterra e França no Báltico.

Seria de desejar que disposessemos (sic.) de duas dessas canhoneiras, porque elas auxiliarão fortemente um ataque ao Humaitá pelo lado do rio, e de mais alguma, se V. Exa. pudesse obtê-las tais, e tão bem construídas que as suas qualidades náuticas não ficassem prejudicadas pela sua especialidade de máquinas de guerra, porque um número maior, sem essa condição, poderia também desatender a outra necessidade.

Não pense V. Exa. que me esqueço da conveniência e vantagem de mais número de tais navios. O meu pensamento se tornará claro e preciso, dizendo a V. Exa. que o Governo Imperial, quando encomendou dez canhoneiras, teve em vista a necessidade de dez navios, que disposessem (sic.) de boas qualidades náuticas e pudessem ser vantajosamente empregados em qualquer mister, quando uma solução pacífica e honrosa fosse o resultado de seus esforços junto ao Governo Paraguaio.

Entendeu então que poderia obter isso, e ainda mais, que esses navios fossem bem armados, e bem fortes, para o caso de ser necessária a destruição pelo rio das Baterias do Humaitá.

Realizando-se, porém, a circunstancia da aquisição de navios somente precisos como máquinas de guerra, dar-se-ia a necessidade de se obter um maior número, de sorte se ter o Governo Imperial pelo menos oito canhoneiras perfeitamente apropriadas a navegação e igualmente fortes para montarem uma artilharia possante e apropriada ao ataque de baterias fixas e regulares.

Assim, se V. Exa. obtiver duas canhoneiras – baterias flutuante- com boas qualidades náuticas, a autorização para dez [subsiste], devendo ser as oito restantes tais, que se prestem ao duplo fim, para que foram encomendadas. Se, porém, V. Exa. achar que temos necessidade de quatro canhoneiras daquelas, e que não se podem elas bem prestar, senão como máquinas de guerra, então deverá aumentar o número das canhoneiras, que obtiver com mais duas, de forma a ter o Governo Imperial sempre oito canhoneiras, que se prestem perfeitamente ao serviço da Armada em tempo de paz, e sejam navios de valor para nossos rios e pequenos portos.

Devo dizer a V. Exa. que não deve obter menos de dez canhoneiras: se não poderem elas ser obtidas até Maio o deverão ser ainda com mais demora, visto como nós precisamos de

navios a vapor, que calem dez palmos mais e menos, para fortalecer a nossa Esquadilha de Mato Grosso, que tem necessidade de ser colocada em bom [...] em razão do aumento muito sensível da Esquadilha do Paraguai.

Nas minhas instruções recomendei a V. Exa. que os vapores não tivessem mais de sete pés. Hoje direi a V. Exa. que seus esforços devem também estender-se a obtê-los com o menor calado possível; sendo que, se tivessem eles de quatro a seis pés, servirão perfeitamente às vistas do Governo Imperial, podendo ser algum ainda de menor calado.

Com o que digo está V. Exa. habilitado, para acompanhar as modificações do pensamento do Governo Imperial, ditadas pelos acontecimentos e mais acurada consideração do que nos convém fazer relativamente aos vapores encomendados.

Sobre engajamento de marinhagem deixo a V. Exa. avaliar a exequibilidade das instruções que dei, e ver até que ponto devam ser modificadas.

Nesses negócios o bom êxito legitima todos os desvios de que se tiver ordenado, e o Governo Imperial não teria mesmo de censurar tais desvios, se consultasse a confiança que V. Exa. lhe merece, como dedicado servidor de seu País.

Recomendo a V. Exa. muito particularmente o engajamento, ainda que com mais dispêndio, de vinte marinheiros dados a praticagem das barras difíceis e arriscadas da Holanda, para tê-los na a praticagem da barra do Rio Grande e outras do Império, que precisam de homens amestrados nessa vida.

Recomendo-lhe ainda e muito especialmente o meu navio pequeno, que tem de ser armado no Paraná em cima das cachoeiras das setes quedas, e que tem de vir em peças dos mais pequenos pesos possíveis, porque tem de ser conduzidas por terra.

Ele deve estar aqui no mais breve tempo possível e ser acompanhado de alguns operários, que o vão armar no lugar, em que deve ser lançado no Rio. Creio que não referi a V. Exa. o destino que devia de ter, e apenas falei em Mato Grosso. Esse destino é o Paraná, e o pretendo fazer seguir pelo Tietê logo que chegue.

Deixo ainda a V. Exa. toda a liberdade em sua ação.

As observações porém de V. Exa. inclinaram-me muito ao Sr. Norman Constructor no Havre, e desejaria que nos seus Estaleiros se fabricasse pelo menos alguma das canhoneiras.

Tenho a honra de ser com toda a consideração,

De V. Exa.

O mais atentamente

José Antonio Saraiva.

Fonte: Arquivo Tamandaré, Livro IX, Doc. 866, p.63.

ANEXO – 3

NAVIO	CLASSE	Incorporação./Baixa	OBSERVAÇÕES
<i>Constituição</i>	Fragata	1826/1867	Rio de Janeiro - Escola prática de tiro e depósito de marinhagem. Arvorava a insígnia do Comte. da Primeira Divisão. Ex-Isabel Maria, atuou na Campanha da Cisplatina , construção norte americana.

<i>Bahiana</i>	Corveta	1849/1893	Rio de Janeiro. Construída no Arsenal de Marinha da Corte.
<i>Imperial</i> <i>Marinheiro</i>	Corveta	1851/1865	Rio de Janeiro. Construída no Arsenal de Marinha da Corte. Naufragou na Restinga da Marambaia em 1865.
<i>Dona Januária</i>	Corveta	1842/1869	Rio de Janeiro. Construída na Bahia.
<i>São Francisco</i>	Vapor à hélice/ Barca	1865/1866	Em comissão no norte do Império. Construído nos Estados Unidos da América, foi destruída por incêndio, em 1866, no porto de Buenos Aires.
<i>Tieté</i>	Vapor à hélice/ Transporte	1858/1864	Rio de Janeiro. Construída na Inglaterra
<i>Magé</i>	Corveta à vapor	1853/1883	Rio de Janeiro. Construída na Inglaterra.
<i>Berenice</i>	Corveta/ Brigue-Barca	1846/ 1866	Rio de Janeiro. Adquirida em 1846.
<i>Maranhão</i>	Brigue	1852/1875	Bahia – arvorava a insígnia do Comte. da Divisão do Segundo Distrito. Construída no Arsenal de Marinha da Corte.
<i>Tonelero</i>	Brigue-Escuna	1854/1884	Pernambuco. Construída no Arsenal de Marinha da Corte.
<i>Itamaracá</i>	Brigue-Barca	1853/1884	Rio de Janeiro. Construída no Arsenal de Marinha de Pernambuco.
<i>Rio de Contas</i>	Iate	1862/1875	Maranhão. Construída no Arsenal de Marinha da Bahia.
<i>Cairú</i>	Iate	1862/1869	Pará. Construída no Arsenal de Marinha da Bahia.
<i>Pirajá</i>	Vapor de rodas	1859/1865	Manaus - à disposição do presidente da Província do Alto Amazonas. Construído na Inglaterra.
<i>Ibicuí</i>	Vapor à hélice/ Canhoneira	1858/1867	Pará – arvorava a insígnia do Comte. da Divisão do Terceiro Distrito. Construída na Inglaterra.
<i>Cachoeira</i>	Vapor de rodas	[1861]/1875	Flotilha do Rio Grande do Sul -Jaguarão
<i>Amélia</i>	Vapor de rodas/ Barca	1840/1867	Flotilha do Rio Grande do Sul
<i>Fluminense</i>	Vapor de rodas/ Barca	1840/1852	Flotilha do Rio Grande do Sul. Construída no Pará.
<i>Apa</i>	Vapor de rodas	1858/1879	Flotilha do Rio Grande do Sul -Jaguarão. Adquirida na Europa.
<i>Jauru</i>	Vapor de rodas/ Canhoneira	1858	Flotilha do Mato Grosso
<i>Corumbá</i>	Vapor de rodas/ Canhoneira	1860/1880	Flotilha do Mato Grosso. Construída nos Estaleiro da Ponta da Areia, Niterói.
<i>Alpha</i>	Vapor de rodas/ Canhoneira	1861	Flotilha do Mato Grosso
<i>Cearense</i>	Vapor de rodas/ Brigue	1850	Flotilha do Mato Grosso
<i>Paraná</i>	Vapor de rodas	1859	Flotilha do Mato Grosso.
<i>Amazonas</i>	Vapor de rodas/ Fragata	1851/1893	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construída na Inglaterra.
<i>Paraense</i>	Vapor de rodas	1851	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construída no Estaleiro da Ponta da Areia, Niterói.
<i>Recife</i>	Vapor de rodas/ Barca	1849/1880	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construída no Estaleiro da Ponta da Areia, Niterói.

<i>Taquarí</i>	Vapor de rodas/ Canhoneira	1865/1876	Rio da Prata – Esquadra em Operações
<i>Niterói</i>	Vapor à hélice/ Corveta	1862/ 1891	Rio da Prata – Esquadra em Operações – arvore a insígnia do Comte. em Chefe o Vice-Almirante Visconde de Tamandaré. Maior navio de propulsão mista construída no Brasil; sendo o primeiro dotado de canhões de alma raiada na Esquadra brasileira.
<i>Jequitinhonha</i>	Vapor à hélice/ Corveta	1854/1865	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construída na Inglaterra, tinha propulsão de hélice. Em 1865, encalhou debaixo das baterias dos fortes paraguaios, sendo incendiada.
<i>Belmonte</i>	Vapor à hélice/ Corveta	1858/1878	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construída na França.
<i>Parnaíba</i>	Vapor à hélice/ Corveta	1858/1868	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construída na França.
<i>Maracanã</i>	Vapor à hélice	1855/1870	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Adquirido na Inglaterra.
<i>Mearim</i>	Vapor à hélice/ Canhoneira	1858/1879	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construída na Inglaterra.
<i>Itajaí</i>	Vapor à hélice/ Canhoneira	1858/1873	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construída na Inglaterra
<i>Beberibe</i>	Vapor à hélice/ Corveta	1853/[1881]	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construído na Inglaterra, primeiro navio a hélice da esquadra Imperial.
<i>Iguatemi</i>	Vapor à hélice/ Canhoneira	1858/1873	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construída na Inglaterra.
<i>Araguari</i>	Vapor à hélice/ Canhoneira	1858/1882	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construída na Inglaterra.
<i>Ivaí</i>	Vapor à hélice/ Canhoneira	1858/1878	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construída na Inglaterra.
<i>Araguaia</i>	Vapor à hélice/ Canhoneira	1858/1875	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construída na Inglaterra.
<i>Ipiranga</i>	Vapor à hélice/ Canhoneira	1854	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construída no Arsenal de Marinha da Corte.
<i>Peperiguaçu</i>	Transporte	1865	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Comprado por Tamandaré.
<i>Iguaçu</i>	Transporte/ Patacho	1858/1882	Rio da Prata – Esquadra em Operações. Construído no Estaleiro da Ponta da Areia, Niterói.
<i>Jaguarão</i>	Vapor de rodas	1859/1884	Rio Grande do Sul – empregado no serviço da barra da província. Navio solto. Construído no Estaleiro da Ponta da Areia, Niterói.
<i>Tamanduateí</i>	Vapor de rodas	1858	Tietê – empregado no serviço do estabelecimento naval de Itapira. Navio solto. Adquirido na Europa.

Fonte:

1-Relatório do apresentado a Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, 1865; e

2- CAMINHA Herick Marques. *Organização e administração do Ministério da Marinha no*

Império.

Obs.: Quando da divergência de denominação da classe do navio foi citada as duas formas, observando a antiguidade da fonte.

ANEXO 4

Cronologia da Guerra

1864

137

12/11 – Apreensão do navio mercante *Marquês de Olinda*.

28/12 – Forças paraguaias invadem a Província do Mato Grosso, tomando o forte Coimbra.

1865

27/01 – o Império do Brasil declara oficialmente que responderá às hostilidades do Paraguai.

05/04 – Parte de Buenos Aires uma Força Naval brasileira para bloquear o Rio Paraná.

13/04 – O governo paraguaio declara guerra à Argentina e forças paraguaias invadem Corrientes.

01/05 – Assinado em Buenos Aires o Tratado da Tríplice Aliança, entre os governos do Brasil, Argentina e Uruguai.

20/05 – O Chefe-de-Divisão Francisco Manoel Barroso assume o comando das duas Divisões navais brasileiras incumbidas do bloqueio.

25/05 – Retomada de Corrientes pelas forças aliadas.

10/06 – Forças paraguaias invadem a Província do Rio Grande do Sul.

11/06 – Batalha Naval do Riachuelo.

18/06 – Passagem de Mercedes.

12/08 – Passagem de Cuevas.

1866

16/04 – Inicia-se a travessia de Passo da Pátria.

02/04 – As forças aliadas são atacadas pelas paraguaias no Estero Bellaco, com severas perdas de ambos os lados.

24/05 – Trava-se a Batalha de Tuiuti, na qual as forças de Lopez sofrem tremendo revés. Os paraguaios retiram-se do campo de batalha sem serem perseguidos pelas tropas de Mitre, o que trouxe o descontentamento de Osório, que, logo no mês seguinte, deixa o teatro de operações.

27/07 – Inicia-se o reconhecimento da Fortaleza de Curuzú.

31/08 – Desembarque de tropas brasileiras, sob o comando do General Manoel Marques de Souza, Barão de Porto Alegre, no Fortaleza de Curuzú

02/09 – Perda do Encouraçado *Rio de Janeiro*, posto a pique pela explosão de duas minas flutuantes.

03/09 -Tomada da Fortaleza de Curuzú.

22/09 – Tentativa fracassada de tomada do Forte de Curupaiti, considerada a maior derrota da Tríplice Aliança. Os aliados avançaram sobre Curupaiti, submetido a inconsequente bombardeio efetuado pela esquadra. Desconhecendo as defesas a enfrentar, o ataque resultou em completo fracasso.

22/12 – O Chefe-de-Esquadra Joaquim José Ignácio recebe do Almirante Tamandaré o Comando da Esquadra brasileira em Operações no Paraguai. Estabeleceu-se o comando único para as forças terrestres e navais em operações.

1867

13/01 - A esquadra brasileira inicia novo bombardeio ao Forte de Curupaiti.

31/07 – Ocupação por forças aliadas de Tuiú-Cué.

15/08 – Primeira passagem do Forte de Curupaiti. Iniciou-se as primeiras ações contra Humaitá, que ficou completamente cercada em novembro de 1867.

1868

13/02 – Segunda passagem do Forte de Curupaiti.

19/02 – Início da passagem de Humaitá (primeira passagem). Três encouraçados brasileiros e três monitores forçam a passagem de Humaitá. Simultaneamente, a fortaleza é tomada pelo exército. Com a passagem de Humaitá, as forças paraguaias ali posicionadas ficaram em situação precária quanto ao seu reabastecimento.

21/03 - Conquista do Forte de Curupaiti.

21/07 – Os Encouraçados *Cabral*, *Silvado*, e *Piauí* forçam a passagem de Humaitá (segunda passagem).

25/07 – Forças aliadas conquistam a Fortaleza de Humaitá.

01/08 – Combate em Lagoa Verá entre chalanas paraguaias e escaleres dos navios brasileiros.

5/08 – Humaitá é finalmente ocupada pelas forças aliadas.

16/08 – Início da Dezembrada.

01/10 – Navios brasileiros forçam as baterias de Angostura.

Outubro – Construção da estrada do Chaco.

04/12 – Início da passagem do exército do Chaco para a Barranca de Santo Antônio.

06/12 – Em Itororó tem início a célebre “Dezembrada”.

11/12 – Batalha do Avaí.

21/12 - Batalha de Lomas-Valentinas.

24/12 – Apresentado um ultimato a Lopez para que se rendesse. O marechal recusa-se a fazê-lo.

1869

01/01 – Tropas brasileiras ocupam Assunção.

06/02 – O Chefe-de-Esquadra Elisário Antônio dos Santos assume o comando da Força Naval.

15/04 – O Conde D'Eu chega como novo comandante-em-chefe das forças aliadas.

11/06 – Estabelecido o governo provisório em Assunção.

Setembro de 1869 à Março de 1870 – perseguição à Lopez .

1º de março de 1870 – término do conflito.

Fonte:

GUEDES, Max Justo. *A guerra: uma análise*. IN. MARQUES, Maria Eduarda Castro Magalhães. (org.) A guerra do Paraguai: 130 anos depois. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1995.

ANEXO 5

*Missão Especial do Brasileira
Buenos Aires em 1º de Janeiro de 1865*

Ilmo. e Exmo. Sr.

Hontem chegaram a este porto os Vapores “Oyapok” e “Cruzeiro do Sul”, que transportam as tropas de infantaria e artilharia esperadas do Rio de Janeiro, donde saíram a 26 de mês último à tarde, deixando o Império em plena paz.

A tropa segue o destino que V. Exa. deu, segundo as ordens que V.Exa. expediu ao Sr. Chefe de Divisão Barroso.

Os vapores devem regressar logo que desembarque a tropa, ou quando os seus serviços não forem aqui precisos. S. Exas. os Srs Ministros da Guerra e do Negócio Estrangeiros, escrevendo-me a respeito dessa expedição, nada dizem sobre o regresso dos ditos vapores. Os comandantes, porém, declararam-me que se retirarão logo que o despachássemos, e que cada dia de demora, além das primeiras 24 horas, custará ao Estado 500\$000, fundeados e 1:000\$000, em viagem

A bordo da “Bahiana” ficou o contingente do Batalhão de Engenheiros, em consequência de uma requisição do Sr. Ministro Leal, da qual o Sr. Coronel Jacinto Machado de Bittencourt dará conhecimento a V. Exa. e ao Sr. Marechal Menna Barreto.

A correspondência que veio para V. Exa. eu a entreguei ao Sr. Chefe de Divisão Barroso.

Rogo a V. Exa. queira enviar por terra, porque não se oferece outro meio mais prompto, o maço junto, que é dirigido por S. Exa. Ministro da Guerra ao Presidente da Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul.

O Sr. Conselheiro Dias Vieira previne-nos de que se falava no Rio de Janeiro na vinda de navios encouraçados para o Paraguai, e manifesta a esperança de que, se realizar-se a notícia, a que não dava muito crédito, sejam eles aqui aprisionado; o Governo Imperial já tinha expedido ordem para os diversos portos do Império, onde os ditos vapores poderão tocar, a fim de que, quando as não possam capturar, lhes neguem provisão para a continuação da viagem.

Renovo a V. Exa. A segurança de minha perfeita estima e distinta consideração.

José Maria da Silva Paranhos.

Fonte: Arquivo Tamandaré, Livro III, Doc. 1860, p 97

ANEXO 6

Disposição das forças navais que devem auxiliar o desembarque do nosso exército na boca do Rio Paraguai e costa do Forte Itapiru na manhã do dia 16 de Abril.

<i>Magé Iguatemy Ivahy</i>	<i>No Rio Paraguai ½ légua acima da embocadura para evitar que o inimigo tente por algum meio obstar o desembarque da nossa força do exército.</i>
<i>Araguary Ypiranga</i>	<i>Acompanhar o nosso exército que desembarcar na boca do Rio Paraguai e acompanhá-lo pela costa um pouco mais adiante fazendo fogo de bombas para terra em direção que não ofenda nossas forças.</i>
<i>Brasil Bahia Parnahiba</i>	<i>Bater a metralha e bombas o Forte de Itapirú com fogo sucessivo para calar seus fogos.</i>
<i>Tamandaré [Cachimbo]</i>	<i>Procurar aproximar-se o mais possível da Ponta da Ilha de Sta. Ana de modo a ofender o Forte Itapiru evitando quanto possível receber chamas de seus fogos.</i>
<i>Barroso Belmonte Henrique Martins Itajahy</i>	<i>Atacar o acampamento do inimigo, tentando descer pelo canal que o separa da Ilha de Sta. Ana, mas só fazer fogo sobre o Itapirú para não ofender à nossa força de mar e terra.</i>
<i>Greenhalgh Chuhy Lindoia</i>	<i>Reserva para tentar montar pelo canal do Itapirú e atacar o acampamento.</i>

Fonte: Arquivo Tamandaré, Livro IV, Doc. 270, p. 86.

ANEXO 7

Construção naval brasileira no período de 1863 a 1868

NOME DO NAVIO	CLASSE	ENTRADA NO ESTALEIRO	LANÇAMENTO AO MAR
<i>Taquari</i>	Vapor	03/11/63	30/01/65
<i>Tamandaré</i>	Encouraçado	31/01/65	23/06/65
<i>Barroso</i>	Encouraçado	21/02/65	04/11/65
<i>Rio de Janeiro</i>	Encouraçado	26/06/65	17/02/66
<i>Pedro Afonso</i>	Bombardeira	20/11/65	17/03/66
<i>Forte Coimbra</i>	Bombardeira	20/11/65	17/03/66
<i>Vital de Oliveira</i>	Corveta	14/03/63	21/03/67
<i>Pará</i>	Monitor	08/12/66	21/05/67
<i>Rio Grande</i>	Monitor	08/12/66	17/08/67
<i>Alagoas</i>	Monitor	08/12/66	30/10/67
<i>Piauí</i>	Monitor	08/12/66	08/01/68
<i>Ceará</i>	Monitor	08/12/66	26/03/68
<i>Santa Catarina</i>	Monitor	22/03/67	06/03/68
<i>Sete de Setembro</i>	Corveta Encouraçada	08/01/68	-----
<i>Lamego</i>	Rebocador	08/01/68	-----

Fonte:

OURO PRETO, Afonso Celso de Assis Figueiredo, Visconde de. *A Marinha d'outrora:(subsídios para a história)* p.37

ANEXO 8

N.24

Relação dos víveres, dietas e outros gêneros pertencentes à 1ª secção do almoxarifado da marinha da côrte, que foram remetidos à esquadra em operações nas águas do Paraguai, por intermédio da

repartição fiscal e pagadoria da marinha em Montevideu, desde Abril de 1867 a Março de 1868, em virtude de ordem superior.

- Lista dos gêneros: Aletria, [Araraia], Açúcar (refinado e branco grosso); Alfazema; Azeite doce; Algodão em fio; Aguardente; Arroz; Bacalhau; banha; Bolachinhas; Biscoitos; Batatas; Barricas de de seco; Bandejas; Barris; Baldes; Balanças romanas; Barris para escaleres; Barris de galé; Cevadinha; e Chá [hysson].

N. 24A.

- Lista dos gêneros: Chá preto; Chá da Índia; Cera em velas; Café (em grão e moído); Chocolate; Canecos de pau; Colheres de ferro; Caixões (de condução e de madeira); Cutelos para cortar carne; Depósitos (de madeira e de ferro); Escumadeiras; Feijão; arinha; Flor de enxofre; Facas para cozinha; Funis de folha; Garrafas vazias (grandes e pequenas); Garrafões; Goiabada em lata; Geleia; Graxa do Rio Grande; Garfos para cozinha; Querosene; Latas vazias para condução; Moinhos para o café; e Medida de folha (jogos).

N.24B.

- Lista de gêneros: Manteiga; Marmelada; Mostarda inglesa; Pratos travessas; [Pucaros] de folha; Piaçaba; Pipas (de arco de pão e FF); Quartolas; Ratoeiras; Espírito de vinho; Sabão; Serrotes para cortar carne; Sal; Sopa juliana; Sacos; Tapioca; Toucinho; Torrador para café; torneiras de metal; Vinho (Porto e Lisboa; Verduras em conserva; e Vinagre.

Obs.: Trata-se de extrato do documento anexo ao relatório composto de quatro tabelas.

Fonte:

Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário de Estado e Negócios da Marinha, ano 1867. Anexo.

ANEXO 9

Ilmo. e Exmo. Sr. Barão de Tamandaré

Depois d'uma viagem demorada chegamos hontem a este lugar aonde deveríamos encontrar a V. Exa.

A força que se achava em Fray Bento só recebeu três dias de fornecimento e outros tantos trouxe aquela que veio do Exército; assim é que temos necessidade de víveres, e nas atuais circunstancias só V. Exa. Poderá providenciar a respeito.

Tão aglomerada como vai a tropa e com tanta falta de cômodos, receio que se desenvolva alguma epidemia que torne mais embaraçosa ainda a nossa posição.

Ancioso aguardo à V. Exa. A quem reitero os protestos d'estima e consideração com que sou

De V. Exa.

Amigo e camarada

*Bodo do Vapor Cruzeiro
do Sul nas Ilhas de [Heornos]
21 de Janeiro de 1865.*

João Propicio Menna Barreto

Fonte: Arquivo Tamandaré, Livro IX, Doc. 829, p.41.

ANEXO 10

*Ilmo. e Exmo. Sr. Tamandaré
Rio de Janeiro, 3 de Agosto de 1856.*

Grande pesar tenho em ir interromper por momentos dos grandes trabalhos que estou informado que V. Exa. se vê perseguido, mas a reconhecida benevolência de V. Exa. me anima a dirigir as minhas insignificantes letras, não só para me informar da saúde de V. Exa., como para apresentar as seguintes ofertas para uso dos feridos em defesa da nossa Santa causa; V. Exa. terá a bondade de dar-lhes o destino conveniente.

Por especial obséquio do Exmo. Sr. Chefe do Quartel General da Marinha remeto 1 caixa nº 1 com fios de ataduras; 2 garrações de nºs 2 e 3 com tintura de arnica, 20 barris pintados de verde de nºs 4 a 23 com aguardente de Paraty; e 1 garração de nº 24 com aguardente de flor de laranja para V. Exa. usar com os amigos, pois julgo ser útil e agradável na estação presente; como a maior destas ofertas foram feitas por diferentes pessoas remeto em separado uma relação delas.

Meu Sr., os meus insignificantes serviços estão sempre ao dispor de V. Exa. como quem se preza de ser de

V. Exa.

Amigo respeitoso

Luiz José Ribeiro

NB

Estas ofertas vão pelo Vapor Iapoc.

Fonte: Arquivo Tamandaré, Livro IX, Doc. 796.

ANEXO 11

1ª Seção

*Ministério dos Negócios da Marinha
Rio de Janeiro 4 de Dezembro de 1865.*

Ilmo. Sr.

Tendo concedido aos aspirantes Antonio Carlos Freire de Carvalho, Marcos Augusto Pimentel, Urbano Sabino Corrêa e Augusto de Andrade [Valditano] servirem na esquadra do comando de V. Exa., enquanto durarem as férias da Escola; assim o comunico a V. Exa. Para seu conhecimento e para que de suas ordens, a fim de estarem eles de volta ao tempo de abrirem-se as aulas no princípio do mês de Março vindouro.

Deus Guarde a V. Exa.

Francisco de Paula de Silveira Lobo

Fonte: Arquivo Tamandaré, Livro II, Doc. 285. p 71.

ANEXO 12

N.17.

Relação das peças de fardamento compradas desde janeiro de 1865 até fim de março de 1867, por diferentes contratos com designação dos respectivos preços.

Relação de peças: Camisas(de brim, de algodão azul, de baeta); Calças (de brim, de algodão azul, e de pano); Bonets (para marinheiros e para o batalhão naval); Fardetas(de pano para o corpo de Imperiais marinheiros, e de brim para o batalhão naval); Sapatos; Coturnos; Charlateiras; Lenços de seda; Gravatas; Bandas de lã; Japonas de pano; Sobrecasacas(para o batalhão naval); Chapéus de oleado (para marinheiros); Capotes (para o batalhão naval).

Obs.: Extrato do anexo ao Relatório de 1867. As peças de fardamento foram adquiridas ou pelo conselho de compras ou pela intendência da Marinha.

Fonte: Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário de Estado e Negócios da Marinha, ano 1867. Anexo.

BIBLIOGRAFIA

- 1- **ALMEIDA**, Maria Luisa Nabinger de. *A diplomacia brasileira no Prata: injurias, motivos e pretextos: 1863-1865*. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie. 2009.
- 2- **ALBUQUERQUE**, Antonio Luis Porto. *Impressões sobre a construção naval no Brasil durante a monarquia (1822-1889)*. in. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil Rio de Janeiro: serviço de Documentação Geral da Marinha, junho/1971. Número 3.
- 3- **AMEAL**, João. *Breve resumo da História de Portugal*. Lisboa:196?.
- 4- **ARCHIBALD**, E.H.H. *The fighting ship of the Royal Navy: 1897-1984*. Nova Iorque: Military Press e Crown Publishers, Inc., 1987.
- 5- **AZÉMA**, Jean-Pierre *A guerra*. in. REMOND, René (org.) *Por uma História política*. Tradução Dora Rocha. 2 ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.
- 6- **BARRETO**, Mário. *A campanha Lopezguaia.*, 5 vols. Rio de Janeiro, 1930.
- 7- **BARROS** José D'Assunção *O campo da História: especialidades e abordagens*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.
- 8- **BITTENCOURT**, Armando de Senna. *Visitando Riachuelo e revendo controvérsias, 132 anos depois*. in: Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha. v.117. n^{os} 7/9. 1997. p 41- 57.
- 9- **BOBBIO**, Norberto. *Dicionário de política*. Norberto Bobbio, Nicola Matteucci e Gianfranco Pasquino. Brasília: Editora universidade de Brasília, 13^a edição, 2007. Vol. I e II.
- 10-**BOITEUX**, Lucas Alexandre. *A tactica nas campanhas navaes nacionaes*. São Paulo: Melhoramentos, [19-?]. 176 p.

O marinheiro da Independência. in. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 31 de março de 1935
- 11-**BONAVIDES**, Paulo. *Ciência Política*. São Paulo: Malheiros Editores Ltda., 1997. 10^a Edição, 4^a tiragem. 497p.
- 12-**BORMANN**, José Bernardino *História da guerra do Paraguai*. Curitiba, 1897.
- 13-**CALMON**, Pedro *História Naval Brasileira – Introdução - Primeiro volume Tomo I – 1975*.
- 14-**CAMINHA**, Herick Marques. *Organização Administrativa do Ministério da Marinha no Império*. Brasília: FUNCEP; Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986. (História administrativa do Brasil, 15.)
- 15-_____. *Evolução Administrativa do Ministério da Marinha no Império*. in. História Naval Brasileira Terceiro Volume, Tomo I.
- 16-**CAMINHA**, João Carlos Gonçalves. *Formação da Marinha Imperial*. in. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, n^o 10, dezembro 1974.

- 17-**CERVO, Amado Luiz.** *O parlamento brasileiro e as relações exteriores:1826-1889.* Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1981. 254p (Coleção Temas Brasileiros).
- 18-**CHANT, Christopher.** *The History of the world's warships.* Edison: Chartwell Books, Inc. 2000.
- 19-**COELHO, José Maria Latino** *História Militar e Política de Portugal: desde os fins do XVIII até 1814.* Imprensa Nacional: Lisboa 1885 3 volumes
- 20-**DIACOM, Todd A.** *Rondon: o marechal da floresta.* São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- 21-**DO império à república.** in.: O BRASIL monárquico. Org. de Sérgio Buarque de Holanda et al. 6ed. São Paulo: Difel, 1985.
- 22-**DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva** *Maldita Guerra: a nova história da guerra do Paraguai.* São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- 23-**FAIRBAIRN, Arnaldo Hasselmann.** *A dezembroada e a Marinha.* in. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, Dezembro, 1970 nº2.43p.
- 24-**FONSECA, Maurílio M.** *Arte Naval.* Rio de Janeiro: IBGE,1960.
- 25-**FORTES, Diogo Borges.** *Passo da pátria, uma operação anfíbia.* in: Revista Marítima Brasileira Serviço de Documentação da Marinha: Rio de Janeiro. 4 Trimestre. 1949. p. 477-96.
- 26-**FRAGOSO, Augusto Tasso.** *História da guerra entre a Tríplice aliança e o Paraguai.* Rio de Janeiro: Imprensa do Estado-Maior do Exército, 1934.
- 27-**GARDINER, Robert.** *Frigates of the Napoleonic Wars.* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2000.
- 28-**Glossário das Forças Armadas – 4ª ed.** MD35 – G-01.2006 p 149.
- 29-**GOULARTI Filho, Alcides.** *História econômica da construção naval no Brasil: formação de aglomerado e performance inovativa.* www.anpec.org.br/encontro 2009.
- 30-**GREENHALGH, Juvenal.** *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história: (1822-1889).* Rio de Janeiro: IBGE, 1965. 2v.
- 31- **GUEDES, Max Justo.** *A guerra:uma análise.* in. MARQUES, Maria Eduarda Castro Magalhães (org) A guerra do Paraguai: 130 anos depois. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1995.
- 32-**HESPANHA, Antonio Manuel.** *Para uma teoria da história institucional do Antigo Regime.* in. Poder e instituições na Europa do Antigo Regime. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984.
- 33-**HISTÓRIA GERAL DAS CIVILIZAÇÕES.** Org. E. Simões de Paula. TOMO V *O Século XVIII: o último século do antigo regime.* São Paulo: Difusão Europeia do Livro. 3ª edição, 1968. p. 105-162.
- 34-**HISTÓRIA GERAL DO BRASIL.** Org de Maria Yedda Leite Linhares. Rio de Janeiro: Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1990.

- 35-**HOBBSAWM, Eric J.** *A Era das revoluções; Europa 1789-1848*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 2ª edição, 1979. 343 p. (Coleção Pensamento Crítico).
- 36-_____ *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 3ª edição brasileira, 1983. 325p.
- 37-**JACEGUAI**, Barão Artur Silveira da Mota , Barão de *De aspirante a almirante , 1858-1902: minha fé de ofício documentada*. Serviço de Documentação da Geral da Marinha: Rio de Janeiro, 1984. 513p.
- 38-_____ *Organização naval*. Rio de Janeiro, 1896.
- 39-**LEBRUN**, Gerard. *O que é poder*. São Paulo: Brasiliense, 2004. (Coleção Primeiros passos, 24)
- 40-**LIMA**, José Francisco de *Marquês de Tamandaré Patrono da Marinha- seu perfil histórico*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1999.
- 41-**LOBO**, Helio *Antes da guerra (a Missão Saraiva ou os preliminares do conflito com o Paraguai)*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1914.
- 42-**LUHMANN**, Niklas *Poder*. Brasília: Editora UnB, 1985. 128p.
- 43-**MAGNOLI**, Demétrio. *O corpo da pátria: imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808 –1912)*.
- 44-**MAHAN**, Alfred Dayer *Dictionary of military and naval quotation*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1966.
- 45-**MAIA**, João do Prado *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império – tentativa de reconstituição histórica*. 2ª ed. Rio de Janeiro, Cátedra; Brasília. 1975.
- 46- *Manual do Tripulante*. Ministério da Marinha, Diretoria de Portos e Costas. Rio de Janeiro: Gráfica Ribeiro, 1975. 3ª edição. p.161-2.
- 47-**MARINHA DO BRASIL** *Manual do tripulante*. Diretoria de Portos e Costas. Rio de Janeiro: Gráfica Ribeiro, 1975.
- 48-_____ *Tradições dos homens do mar*. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda. 1981.
- 49-**MARTINS**, Helio Leoncio. *A estratégia naval brasileira da Guerra do Paraguai*. in. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha. v.117. n^{os} 7/9. 1997. p 59- 86.
- 50-**MARTINS**, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar: um estudo sobre a política e elites a partir do Conselho de estado (1842-1889)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007.
- 51-**MENDONÇA**, Lauro Nogueira Furtado de. *História naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2001. v.4.

- 52-**MORAIS**, Tancredo Octávio Faria de. *História da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Clube Militar Naval, 1940.
- 53-**NABUCO**, Joaquim. *Um estadista no Império*. 5ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997.
- 54-**NEVES**, Lucia Maria Bastos Pereira das; **MACHADO**, Humberto Fernandes. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.
- 55-**OLIVEIRA**, José Maria do Amaral. *O Atlântico Sul no século XIX: uma abordagem estratégica*. IN STVDIA, Lisboa, nº 52, 1994, p 245-272.
- 56-**OLLARD**, Richard. *A biography of Pepys*. Nova Iorque: Holt, Rinehart and Winston, 1974.
- 57-**PALHA**, José E. Garcez. *Efemérides navais*. 2ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1983.
- 58-**PANTALEÃO**, Olga. *O reconhecimento do Império*. In: **O BRASIL** monárquico. Org. de Sérgio Buarque de Holanda et al. 6 ed. São Paulo: Difel, 1985. v.1. t.2.
- 59-**PAULA**, Eurípides Simões de. *A Marinha*. In: **O BRASIL** monárquico. Org. de Sérgio Buarque de Holanda et. Al. 6 ed. São Paulo: Difel, 1985. t.2 v. 4.
- 60-**POWELL**, Walter W., **DIMAGGIO**, Paul J. *El Nuevo Institucionalismo en el análisis Organizacional: estudio introductorio de Jorgio Javier Romero*
- 61-**REMOND**, René (org.) *Por uma História política*. Tradução Dora Rocha. 2 ed. Rio de Janeiro: editora FGV, 2003. 472p.
- 62-**ROBERTS**, John Morris. *History of the World*. Nova Iorque: Oxford University Press, 1993.
- 63-**SCARVADA**, Levy. *A História do Corpo de Suboficiais da Armada*. in. Subsídios para a História Marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha.
- 64-**SELVAGEM**, Carlos. *Portugal Militar: compendio de História Militar de Portugal – desde as origens do estado portugalense até o fim da dinastia de Bragança*. Imprensa Nacional: Lisboa. 1931.
- 65-**SILVA**, Theotônio Meirelles da. *História naval brasileira*. Rio de Janeiro: B. L. Garnier, 1884.
- 66-**SOARES**, Álvaro Teixeira. *Organização e administração do Ministério dos Estrangeiros*. Brasília: FUNCEP, 1984. (História administrativa do Brasil, 11)
- 67-**SODRÉ**, Nelson W. *A histórica militar do Brasil*. 3 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.
- 68-**TAPAJÓS**, Vicente. *Organização política e administrativa do Império*. Brasília: FUNCEP, 1984 (História administrativa do Brasil, 9.)
- 69-**TOYNBEE**, Arnold. *A study of History*. Londres: Oxford University Press and Thames and Hudson Ltd., 1972.
- 70-**VIDIGAL**, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*.

Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1982.

71-_____. *A evolução tecnológica no setor naval na segunda metade do século XIX e as consequências para a Marinha do Brasil.* in. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha. 4º Trimestre. 2000. p 131-197.

72-VALE, Brian. *Estratégia do poder marítimo e a criação da Marinha do Brasil: 1822-23.* in. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, nº 4, dezembro 1971.

DOCUMENTAÇÃO PRIMÁRIA EDITADA

- 1- **AMAZONAS**, Francisco Manuel Barroso da Silva. *O Barão do Amazonas e o combate naval do Riachuelo*. Rio de Janeiro: Tipografia Imp. e Const. de J. Villeneuve, 1878. 41p
- 2- **REBOUÇAS** André, *Diário: a guerra do Paraguai (1866)*. São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros – USP, 1973. 173p.
- 3- **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. 162p.
- 4- **AZEVEDO**, Carlos Frederico dos Santos Xavier de. *História Médico-Cirúrgica da esquadra brasileira nas Campanhas do Uruguai e Paraguai de 1864 a 1869*. Rio de Janeiro. 1870.
- 5- **BIBLIOTECA NACIONAL** *Anais da Câmara*.
- 6- **BRASIL**. *Coleção das decisões do Governo do Império do Brasil*, anos 1864 – 1866.
- 7- **Campanha do Paraguay : diários do exército em operações Marquez de Caxias**. Julho de 1867 a Fevereiro de 1869. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, Estado-Maior do Exército, 1925. 694p.
- 8- **INHAÚMA**, Ignácio Joaquim José, Visconde de *Diário pessoal do Almirante Visconde de Inhaúma durante a guerra da tríplice aliança:(dezembro de 1866 a janeiro de 1869)*. Rio de

janeiro: G. De Andrea Frota, 2008. 394p.

- 9- **JACEGUAI**, Artur Silveira da Mota, Barão de *Reminiscência da Guerra do Paraguai*. 2. ed. Revisada e atualizada - Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1982. 196p.
- 10- **OURO PRETO**, Afonso Celso de Assis Figueiredo, Visconde de *A Marinha d'Outrora - subsídios para a história*. 3ª ed. Revisada e atualizada. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1981. 326p.
- 11- **RELATÓRIO** da Repartição dos Negócios da Marinha à Assembléia Geral Legislativa nos anos de 1864 à 1866. Rio de Janeiro: Typografia Nacional.
- 12- **ROCHA**, Manoel Carneiro da. *Diário da campanha naval do Paraguai: 1866*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1990. 351p
- 13- **TEFFÉ**, Antonio Luiz von Hoonholtz. *Memórias do Almirante Barão de Teffé a Batalha Naval do Riachuelo*. Rio de Janeiro: Garnier Irmãos, 1865. 168p.
- 14- **THOMPSON**, George. *Guerra do Paraguai. Coleção de temas brasileiros*. Vol. 8. Rio de Janeiro: Conquista. 1968. 278 p.

DOCUMENTAÇÃO PRIMÁRIA NÃO EDITADA

- 1- Arquivo Tamandaré
- 2- Arquivo Barroso
- 3- Coletânea de documentos microfilmados pertencentes ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.
- 4- Arquivo Nacional, documentos da série Marinha. – Livro de Socorros. Documento XVII M3444, série Marinha.