

A Segunda Passagem de Humaitá*

La Segunda Pasaje de Humaitá

Aldeir Isael Faxina Barros

Pesquisador de história militar dedicado aos estudos sobre a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, mais especificamente no tocante à guerra fluvial. Possui publicações em eventos regionais, internacionais e revistas ligadas à temática.

RESUMO

Após a primeira passagem pelo passo fortificado de Humaitá, os seis navios da Divisão Avançada operaram com sérias dificuldades devido à grande área de atuação e ao parco serviço de suprimento, realizado através de comboios de carroças. Com as abordagens aos encouraçados (ocorridas em março, abaixo de Humaitá e em julho, no Tagy), e devido às informações de que uma nova tentativa estava sendo preparada, uma nova divisão de navios foi incumbida de realizar um novo forçamento. Além disso, era vital o acirramento do cerco para a rendição daquela praça forte. A relativa facilidade da execução do cometimento demonstrou que, como as Forças aliadas já sabiam, as Forças paraguaias, em sua maior parte, já haviam habilmente se retirado pelo Chaco para posições mais ao norte, erigindo novas fortificações e reorganizando seus efetivos. Após quatro dias do forçamento, Humaitá foi abandonada por seus últimos defensores. Sobre a operação, os resultados alcançados foram poucos devido a passagem ter ocorrido em um momento em que já haviam sido evacuadas a maior parte da guarnição e grande quantidade de armamento.

PALAVRAS-CHAVE: Encouraçados; Fortaleza; Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai

RESUMEN

Después del primer pasaje por el paso fortificado de Humaitá, los seis buques de la División Avanzada operaron con serias dificultades debido al gran área de operación y al parco servicio de aprovisionamiento, realizado a través de convoyes de carros. Con los abordajes a los acorazados (ocurridos en marzo por debajo de Humaitá y en julio en Tajy) y, debido a la información de que se estaba preparando un nuevo intento, una nueva división de buques fue encargada de realizar un nuevo forzamiento. Además, era vital intensificar el cerco para la rendición de aquella plaza fuerte. La relativa facilidad de la ejecución de la comisión demostró que, como las fuerzas aliadas ya sabían, las fuerzas paraguayas, en su mayor parte, ya se habían retirado hábilmente por el Chaco hacia posiciones más al norte, erigiendo nuevas fortificaciones y reorganizando sus efectivos. Después de cuatro días del forzamiento, Humaitá fue abandonada por sus últimos defensores. Sobre la operación, los resultados alcanzados fueron pocos debido a que el pasaje ocurrió en un momento en que ya habían sido evacuadas la mayor parte de la guarnición y con ella una gran cantidad de armamento.

PALABRAS CLAVE: Acorazados; Fortaleza; Guerra de la Triple Alianza contra Paraguay

* Artigo recebido em 14 de maio de 2018 e aprovado para publicação em 29 de maio de 2018.

INTRODUÇÃO

Desde o início da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, os rios da região (Paraná, Paraguai e seus afluentes) tornaram-se rotas importantíssimas para a manutenção de todas as Forças em operações. Como ferramenta fundamental de auxílio às Forças Terrestres, a Marinha Imperial brasileira desempenhou papel de explorar, mapear, combater navios, fortificações e fortalezas, além dos demais estratagemas criados pelas Forças paraguaias para evitar o progresso das tropas aliadas na invasão do seu país.

Após a movimentação da Esquadra brasileira da região de Passo da Pátria, a fortificação de Curuzu foi combatida e posteriormente ocupada. Passado a derrota aliada em Curupaiti (22 set. 1866), com a troca de comando das Forças brasileiras, e após uma série de vacilações, essa posição foi forçada por uma fração da Esquadra Imperial. Ficaram dez encouraçados, um vapor e uma chata bombardeira estacionados entre as Fortalezas de Curupaiti e Humaitá. Para o abastecimento desta divisão, uma estrada¹, que posteriormente veio a se tornar uma via férrea, foi construída no Chaco, pela qual carvão, munições e demais suprimentos eram remetidos diariamente.

O forçamento do passo fortificado de Humaitá por ao menos uma fração dos encouraçados se mostrava necessário para o corte da linha de abastecimento fluvial de Humaitá com o restante do país. Tal procedimento se mostrou realizável após a tomada da barranca de Tagy, situada acima de Humaitá e na margem esquerda do Rio Paraguai. Depois do reforço de três monitores à Esquadra encouraçada, foi ordenado então pelo Marquês de Caxias que uma divisão de três encouraçados e três monitores, sob ordens de Delfim Carlos de Carvalho, futuro Barão da Passagem devido à realização deste feito, forçasse o passo de Humaitá. Tal operação se realizou na madrugada de 19 de fevereiro de 1868, configurando esta data a primeira passagem da fortaleza.

A Esquadilha que forçou Humaitá operou uma expedição à Assunção e posteriormente atuou policiando o Rio Paraguai entre Tagy e Humaitá, bombardeando Humaitá

e Timbó, além de proporcionar e participar de operações combinadas com o Exército na região do Chaco e sobre a foz do Tebiquarí. A missão desses navios era cortar a comunicação da fortaleza com o restante do país, buscando evitar a retirada das forças presentes em Humaitá e a chegada de qualquer auxílio a esta praça forte, missão essa que não pôde ser cumprida de maneira eficaz. Parte da Esquadilha foi responsável pelo afundamento dos Vapores paraguaios *Tacuarí* e *Igureí*, que eram utilizados para os transportes entre Humaitá e Timbó.

Na madrugada de 2 de março de 1868, os encouraçados que se encontravam na vanguarda, abaixo de Humaitá, foram abordados por numerosas canoas paraguaias disfarçadas com plantas aquáticas, para se assemelharem a camalotes (ilhas de vegetação que se desprendem das margens nas enchentes). Essa investida acabou resultando em grande mortandade para os atacantes². Assemelhado à abordagem de março, na noite de 9 para a madrugada de 10 de julho do mesmo ano, outro ataque foi levado a cabo pelas tropas paraguaias, seguindo praticamente o mesmo *modus operandi*, contra o Encouraçado *Barroso* e o Monitor *Rio Grande*, ancorados próximos à bateria de Tagy, também sendo improfícua a tentativa de tomada dos navios.

HUMAITÁ

Após a tomada da barranca de Tagy, cortando a comunicação fluvial e parte da rota terrestre entre Humaitá e o resto do país, o Exército paraguaio utilizou habilmente a região do Chaco para manter a cadeia de comunicações e também escoar recursos para, e posteriormente de, Humaitá. Neste período, os Vapores paraguaios *Tacuarí* e *Igureí*, que após a tomada de Tagy ficaram retidos entre esses dois pontos, prestaram inestimáveis serviços no traslado de artilharia, munições, tropas e afins para a posição de Timbó, que proporcionava a ligação ao Tebiquarí pelo Chaco. Deste modo, com o acirramento do cerco, o Exército paraguaio foi encurtando suas linhas defensivas, Curupaiti foi abandonada e se iniciou gradativamente a evacuação da Fortaleza de Humaitá.

Parte dos canhões de Humaitá que eram utilizados no passo do Rio Paraguai foram retirados, sendo levados para Timbó, Monte Lindo e posteriormente para Fortín, no Tebiquarí. As defesas fluviais durante a segunda passagem de Humaitá foram inferiores às da primeira, mas não se pode dizer que Humaitá estava desguarnecida, pois segundo o relatório³ das peças de artilharia encontradas após o abandono da praça forte, existiam ali 177 bocas de fogo, sendo destas, oito canhões de alma lisa de calibre 68, dois ditos de calibre 32 e quarenta ditos de calibre 24.

As correntes, que foram colocadas com o fim de interceptar a navegação diante da fortaleza de Humaitá, continuavam estendidas de margem a margem, mas depois do intenso canhoneio que destruiu diversos dos mecanismos flutuadores, não puderam ser reflutuadas pelas tropas paraguaias devido à vigilância prestada pela vanguarda de encouraçados. As mesmas, sem as boias, chatas e chalanas utilizadas para manter sua flutuabilidade estavam submersas, formando um seio que, com a crescente do rio, proporcionou, como em 19 de fevereiro, a passagem dos navios.

Como na primeira passagem, os navios foram obrigados a seguir o canal navegável, que variava em largura de acordo com o nível da crescente do rio. Como demonstrado na Figura 1, a Fortaleza de Humaitá estava montada em uma posição privilegiada para a defesa, onde os encouraçados tinham que avançar próximos à margem direita, passando por uma grande ilha com vegetação que ficava alagada nas grandes enchentes, a frente desta se encontrava um banco de areia.

Ainda próximo ao banco de areia, o navio expedicionário já começava a entrar na linha de tiro de algumas peças de artilharia. Um pouco mais à frente, a embarcação ficava sob linha de tiro da bateria casamatada Londres e das demais principais baterias da barranca. Seguindo, do lado esquerdo do rio, havia uma ponta de pedras que promovia fortes remansos. Em frente das principais defesas, as embarcações tinham que passar muito encostadas às baterias devido à posição do canal. A elevação da barranca de Humaitá dificultava, em parte, o tiro dos artilheiros paraguaios, porém facultava o tiro mergulhante nos conveses das embar-

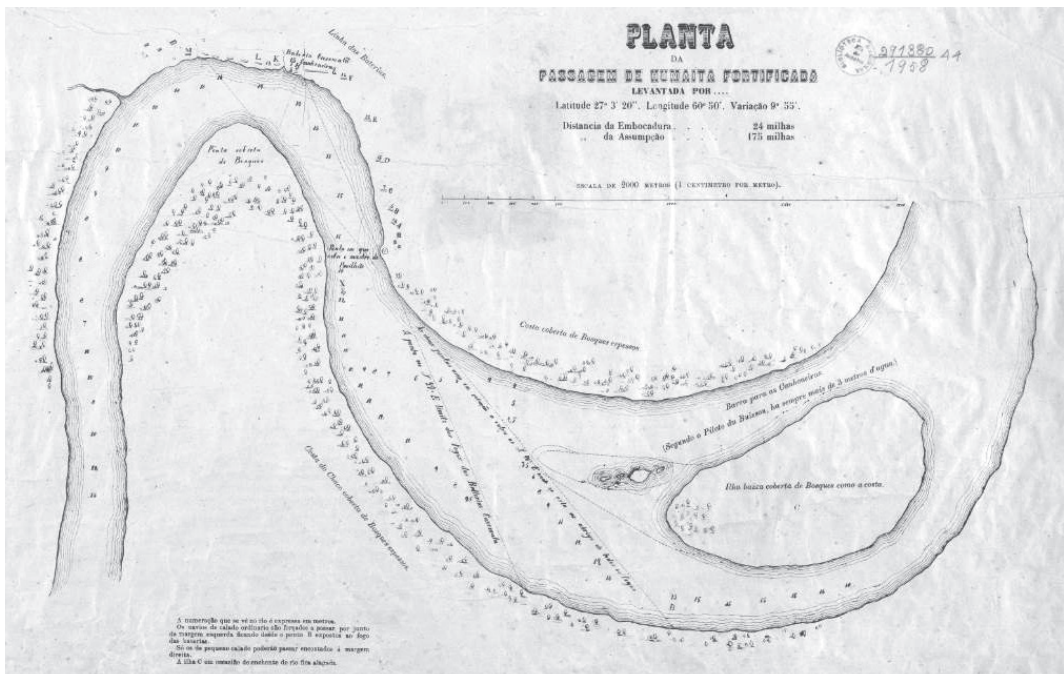


Figura 1 – Plano do passo fortificado de Humaitá (detalhe)⁴
 Fonte: Autor desconhecido – Biblioteca Nacional Digital

cações, locais com pouca ou mesmo sem proteção. Ainda nesta posição, as correntes e uma bateria montada no Chaco dificultavam o passo dos navios.

MOTIVOS PARA UMA NOVA PASSAGEM

Diante dos ataques de abordagem ocorridos (2 de março e 9 para 10 de julho), surgiu a necessidade de reforçar a Esquadilha com mais embarcações. Os navios tinham que operar em uma grande área de atuação, ficando muitas vezes em frações e, além disso, havia a informação de que uma nova tentativa de abordagem estava sendo premeditada pelas Forças paraguaias, inclusive com a utilização de parte dos vapores restantes da Esquadra daquele país. Outro fator era a urgente necessidade do emprego de Força Naval na região da foz do Tebiquarí, onde já se sabia de uma nova fortificação paraguaia.

Corroborando, Saldanha da Gama, escrevendo a seu pai na data de 14 de julho de 1868, informou sobre a abordagem do mesmo mês e da necessidade de se aumentar a Divisão Avançada⁵ “que está operando em uma linha de oito a dez milhas que se acha separada em duas pelas fortificações do Timbó e ocupando exatamente o ponto principal onde se desenvolvem as atuais operações”⁶. Neste momento, Saldanha da Gama era oficial do Encouraçado *Brasil*, surto entre Humaitá e Curupaiti, o mesmo mencionou ainda que “existem aqui navios próprios para reforçar aquela divisão e tentar uma nova passagem de Humaitá”⁷. Diante do quadro, a nova operação não demorou a acontecer.

Em correspondência ao Governo imperial, o Vice-Almirante Visconde de Inhaúma relatou que, após uma conferência com o Marquês de Caxias, no dia 20 de julho, ficou estabelecido que na madrugada seguinte uma fração da Esquadra iria se reunir à Divisão Avançada, em virtude de possuírem indícios de que um novo ataque de abordagem estava sendo preparado. A investida era destinada aos navios que ficavam estacionados em Tagy. Esta nova investida teria como diferencial o uso de quatro vapores paraguaios⁸. Diante dessa informação,

após a passagem, foi ordenado a manutenção, salvo em ocasiões especiais, de quatro encouraçados em Tagy.

O Vice-Almirante informou, também, os motivos pelo qual não realizou o empreendimento antes. Segundo o mesmo, o suprimento da Divisão Avançada era demasiado complexo e custoso. Os navios recebiam carvão, munições e demais sobressalentes em Tagy, sendo esses transportados em carroças particulares, formando grandes comboios que necessitavam de escoltas. Visando diminuir o problema de reabastecimento e com a experiência positiva da Ferrovia Afonso Celso, usou-se parte dos materiais retirados da mesma, já que após o abandono de Curupaiti a ferrovia perdeu sua função, e foi ordenada a construção de uma nova ferrovia⁹ para ligar a margem direita do Rio Paraguai à Lagoa Verá (ou Correntina). Nesta lagoa, os suprimentos seguiam em pequenas embarcações até o acampamento aliado no Chaco, acima de Humaitá (ver Figura 2), que sempre se encontrava guardado por alguns navios da Esquadra.

Sobre a nova ferrovia, no dia 10 de maio de 1868, por ordem do Marquês de Caxias, uma comissão foi enviada para o estudo do Chaco, com o objetivo de utilizar essa região para fornecer o abastecimento da Divisão Avançada de um modo mais eficaz. Com o parecer favorável, as obras foram iniciadas com o envio de tropas e o estabelecimento de algumas fortificações protetoras, além do envio de reforços para a posição de Andáí (situada na margem direita do Rio Paraguai). No dia 30 do mesmo mês, Caxias foi informado que o serviço de canoas e chalanas já estava em pleno funcionamento na Lagoa Verá, esse serviço era utilizado tanto para a proteção aos transportes como para evitar a fuga dos defensores de Humaitá. No diário do vice-almirante, se pode notar que a Divisão Avançada já começara a receber suprimentos por volta do dia 15 de maio de 1868.

A construção da nova ferrovia¹⁰ ficou a cargo do Capitão-Tenente José Marques Guimarães, então comandante do Encouraçado *Colombo*, e do maquinista do mesmo navio, Benjamin Bethell. Os trabalhos de construção se iniciaram em 21 de maio e

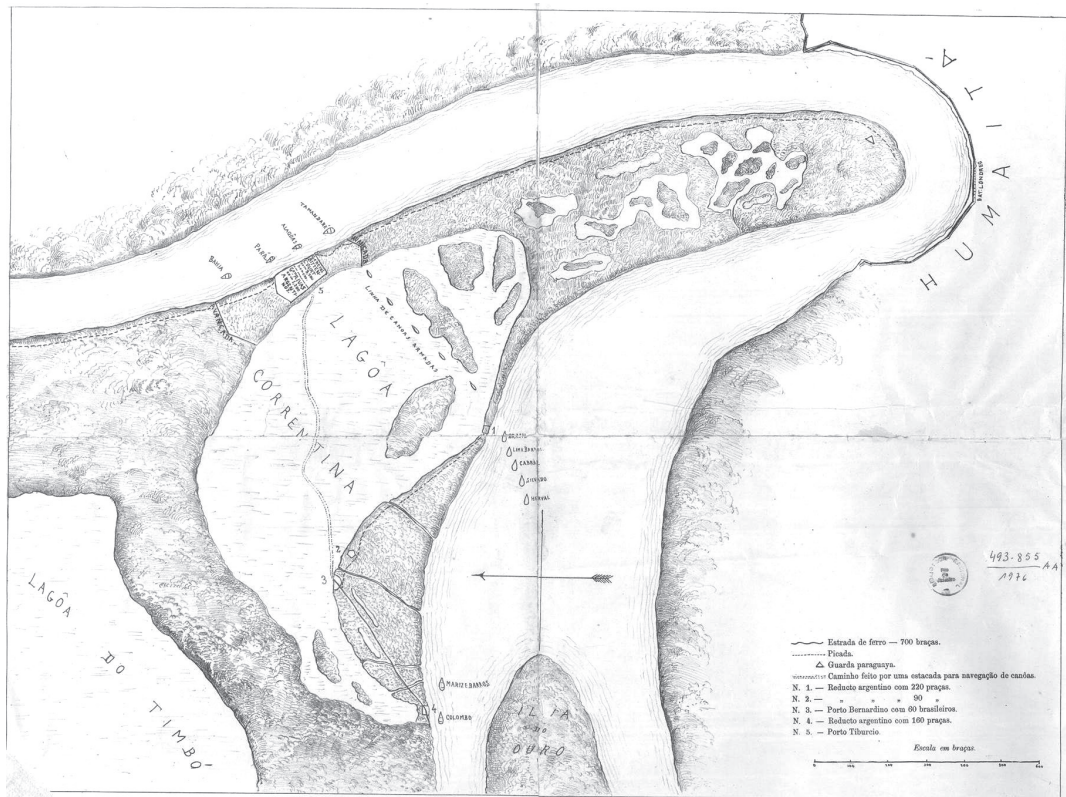


Figura 2 – Planta do sitio de Humaitá pelo Chaco (levantada por ordem do Vice-Almirante Visconde de Inhaúma por I. M. Guimarães)¹¹

Fonte: Suplemento da *Semana Illustrada* (adaptada) – Biblioteca Nacional Digital

terminaram em 11 de junho do ano de 1868. Com uma extensão de cerca de 730 braças, a maior parte do percurso foi construído em curvas, acompanhando o terreno não alagado. Nas obras, foram utilizadas parte das guarnições dos encouraçados da vanguarda, segundo informações do vice-almirante ao ministro da Marinha¹². A instalação da via férrea facilitou, em parte, o escoamento dos produtos até a lagoa.

Logo que a estrada possibilitou o trânsito de suprimentos, os seis navios da Esquadilha avançada foram supridos com carvão, oriundo principalmente do desembarque dos encouraçados abaixo de Humaitá e levado para o Porto Dois de Maio por forças do Exército através de carroças e em sacos transportados pelos soldados e carregados em canoas e chalanas. Tal transporte possibilitou uma expedição naval na região do Tebiquarí, a qual havia sido previamente ordenada pelo Marquês de Caxias

em coordenação com o Exército, que realizou uma digressão com o mesmo fim.

APRESTAMENTO DA ESQUADRILHA

Após uma conferência entre o Marquês de Caxias e o vice-almirante, ocorrida na manhã do dia 20 de julho, ficou assentado que na noite do mesmo dia ou na madrugada seguinte uma nova Esquadilha de encouraçados forçasse o Passo de Humaitá. O vice-almirante ordenou ao Chefe do Estado-Maior da Armada Francisco Cordeiro Torres e Alvim que rumasse para a Divisão da vanguarda para dispor do seu plano aos comandantes. Chegando aos navios da vanguarda, às 15h na tarde do dia 20, Alvim içou sua bandeira de comando no Encouraçado *Lima Barros* e começou a expor todas as medidas propostas pelo vice-almirante.

Primeiramente, os comandantes dos três navios que deveriam forçar o passo fo-

ram chamados e lhes foi exposto o plano e o modo como deveriam proceder para forçarem Humaitá. Os mesmos foram dispensados com ordem de aprestarem os navios e carregarem o máximo possível de munições e sobressalentes nas embarcações. Os demais comandantes foram instruídos da maneira como proceder para auxiliarem os navios expedicionários na passagem. Após isso, Alvim desceu o rio para ordenar a subida dos Vapores *Voluntário* e *Osório*, carregados com munições e mantimentos para os encouraçados que iriam realizar a passagem. Novamente, Alvim rumou para a divisão da vanguarda.

Como meio de auxiliar o forçamento, foi ordenado ao Barão da Passagem que, com o navio sob seu comando, o *Bahia*, descesse para dar suporte aos navios que deviam forçar a passagem de Humaitá. O relato contido na parte oficial do Encouraçado *Bahia* detalha como foi realizado o posicionamento do encouraçado: "conforme as ordens que recebi, descí no *Bahia* às 3 horas da madrugada e tomei posição abaixo do arroio Hondo, próximo da Fortaleza de Humaitá, donde podia perfeitamente observar e proteger a passagem dos navios"¹³. Tudo se encontrava arranjado para a nova operação.

O momento era fortuito para tal empreendimento, pois "as águas do rio estão grandemente crescidas e aquela fortaleza não conta pelo lado do rio com metade do número de canhões que montava em 19 de Fevereiro"¹⁴.

FORÇAMENTO DO PASSO

Ante o forçamento do Passo, alguns quesitos merecem ser analisados, como: quais navios se apresentavam em melhores condições de realizar tal feito? Como o restante da Esquadra operou de modo a facultar a passagem aos expedicionários? De que maneira os expedicionários avançaram? Tais questões se resolveram do seguinte modo:

Escolha dos navios

Dentre os encouraçados que estavam dispostos abaixo de Humaitá se encontravam o *Brasil*, *Lima Barros*, *Cabral* (ver Figura 3),

Colombo, *Mariz e Barros*, *Herval* e *Silvado*, além do Monitor *Piauí*¹⁵. Os navios que primariamente tomariam parte nessa operação eram os Encouraçados *Silvado* e *Herval* e o Monitor *Piauí*. Inhaúma explicou a mudança na escolha das embarcações: "designei o *Herval* por ser de menos água (menor calado), mas inteirado de ter este navio muito mau governo, preferi mandar em seu lugar o *Cabral*, embora fosse seu calado de quase 13 pés"¹⁶. Assim, os navios que forçaram o famoso baluarte foram os Encouraçados *Cabral* e *Silvado* e o Monitor *Piauí*, que seguia atracado a este último.

Esquadra de proteção

Para a proteção dos navios que forçaram Humaitá, dois pontos de auxílio foram ordenados, um acima da fortaleza, promovido pelo Barão da Passagem com o Encouraçado *Bahia*, e outro através da Esquadra situada abaixo de Humaitá, de modo a auxiliar a operação. É importante ressaltar que nesse período a Fortaleza de Curupaiti já havia sido abandonada, todo o aparato militar naval e terrestre estava, então, disponível para coadjuvar os navios, dispostos ao longo do Rio Paraguai, nos acampamentos e mesmo nas lagoas adjacentes.

Diferente da primeira passagem, o restante da Esquadra, destinada a proteção da Esquadilha expedicionária, ficou atrás dos navios, com ordem de avançar na retaguarda da mesma. O *Lima Barros* e o *Brasil* foram os escolhidos para realizarem este procedimento, os demais se postaram de modo a bombardear por elevação o interior da fortaleza. As Forças do Exército dispararam em toda a extensão de suas linhas assim que de Humaitá partiram os primeiros disparos.

O avanço da esquadilha

Segundo a parte oficial de Alvim, por volta das 4h, o Encouraçado *Cabral* começou a suspender, pondo-se em movimento às 4h15. O mesmo tomou a dianteira, como ordenado, no forçamento. Logo que esta embarcação levantou âncora e se pôs em movimento, deu uma forte guinada abalroando o *Lima Barros*¹⁷, que ainda se achava fundea-

do e que avançaria na esteira da Esquadri-lha para lhes prestar proteção. O resultado deste sinistro foi a perda de dois escaleres e uma canoa de bordo do *Cabral*. Após orientar o navio, o mesmo avançou em direção às cadeias onde “já tínhamos a ponta de pedras quase pelo través, de novo (o navio) desgovernou e virou águas abaixo por tê-lo o *Silvado*, que de perto nos acompanhava, chocado pela alheta de E. B. (estibordo)”¹⁸.

Provavelmente oriundo daquele choque, os cabos traseiros que mantinham o Monitor *Piauí* atracado ao *Silvado* foram rompidos. Diante da situação, os navios não conseguiriam manter a direção, os cabos traseiros tinham de ser substituídos ou mesmo o monitor desatracado, debaixo de vivo fogo inimigo. Foi então que o “1º Tenente Manoel Lopes da Cruz, imediato deste navio (*Piauí*), e o Guarda-Marinha Afonso Augusto Rodrigues de Vasconcelos¹⁹, que presunçosa coragem a passar os cabos de reboque de popa que se haviam partido debaixo de vivo fogo”²⁰. Conseguindo, desta maneira, manter a direção do par de navios.

Com o choque do *Silvado* com o *Cabral*, o *Silvado* e o *Piauí* provavelmente passaram a frente e forçaram o passo da fortaleza, pelo que pode ser observado no horário de passagem por sobre as correntes de Humaitá. Da parte oficial do Encouraçado *Silvado*, registra-se que “às 4h40 havíamos transposto as correntes e feito subir ao ar três foguetes²¹, sinal convencionado de que essa passagem se tinha efetuado”²². Nota-se pelo horário contido na parte oficial do Encouraçado *Cabral* que em um curto intervalo de tempo este navio também passou por sobre as cadeias: “de novo a caminho, conseguimos seguir avante e forçar a passagem [...]. Às 4h48 passamos as correntes, não as tocando o navio, não obstante achar-se ele em quase 3 (13?) pés”²³. Os navios deram fundo junto à Ilha do Araçá por volta das 6h²⁴ segundo as partes oficiais do *Silvado* e do *Piauí*.

Das perdas da Esquadri-lha, a mesma não registrou nenhuma baixa entre as guarnições. No material, o *Cabral* sofreu os seguintes danos: “só uma bala tocou este navio furando a borda falsa de ambos os lados e partindo a braçola da escotilha da

casamata de vante²⁵”²⁶. Os danos no Encouraçado *Silvado* foram os seguintes:

oito balas inimigas atingiram este navio, as quais produziram as avarias que passo a designar a V. Ex. Uma decepou o tubo de vapor, quatro perfuraram a chaminé, uma na torre de ré que aluiu a chapa, uma no costado de E.B., que também aluiu a chapa, e outra a B.B. que deixou uma depressão de pologada²⁷.

No Monitor *Piauí*, que ia a bombordo do *Silvado* como modo de proteção, os danos foram registrados nos seguintes termos: “de uma bateria de duas peças levantada no Chaco, sofremos fogo pelo lado de BB (Bombordo); ao monitor apenas atingiu uma bala que partiu a unha do ferro, e sobre o convés e trincheira da torre pegaram algumas balas de metralha”²⁸. Devido à posição que ocupava, esse navio foi pouco danificado durante a passagem.

Interessante notar que, como na primeira passagem²⁹, nesta, vários danos e perdas nos navios foram provocados por acidentes antes e durante a ação, esses oriundos das condições que se deviam realizar o forçamento e, principalmente, do mau governo de alguns navios, resultando na perda de dois escaleres e uma chalana no Encouraçado *Cabral* pelo choque com o *Lima Barros*. O *Cabral*, por várias vezes durante a guerra, deu provas de sua péssima navegabilidade, não sendo o momento da passagem uma exceção, como registrou o seu comandante após o encontro com o *Silvado*: “durante este trajeto (da ponta de pedras até acima das cadeias), o navio governou mal dando grandes guinadas”³⁰.

O abalroamento do *Silvado* atracado ao *Piauí* com o *Cabral* provavelmente resultou no rompimento dos cabos de reboque traseiros do monitor, onde, assim que tocado por BB, o *Cabral* deve ter girado para a esquerda e atingido o monitor que vinha em reboque. Na parte oficial do *Silvado*, o comandante do mesmo dá a entender que o choque com o *Cabral* foi resultado da colisão deste navio com o *Silvado* e não ao contrário. Como consequência deste incidente, o *Silvado* perdeu o segundo escaler e teve o quinto inutilizado.

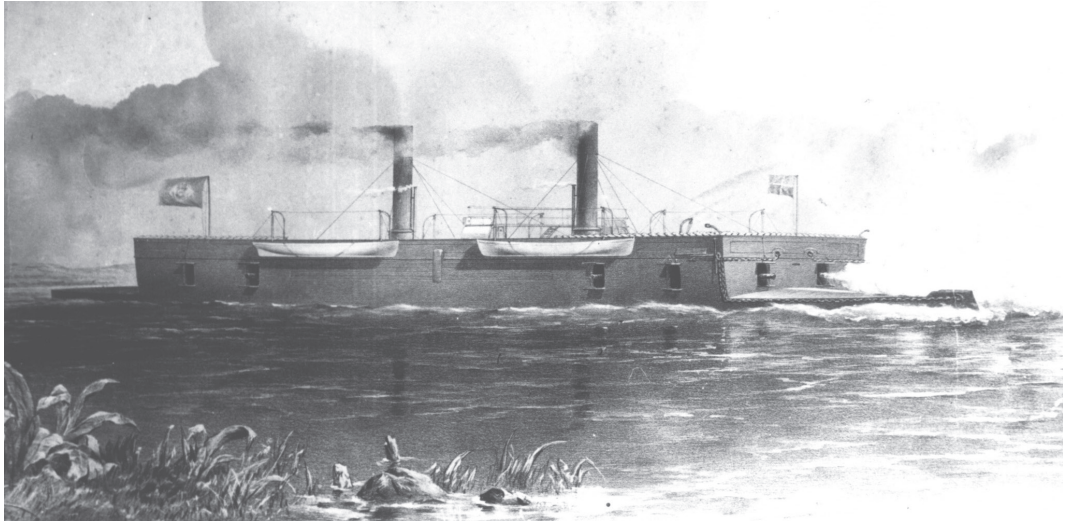


Figura 3 – Encouraçado *Cabral* (navio gêmeo do *Colombo*)³¹
Fonte: Domínio público

CONSEQUÊNCIAS

Forçadas as baterias de Humaitá, os navios fundearam junto ao Encouraçado *Bahia*, sob o comando do Barão da Passagem. A Divisão Avançada contava agora com cinco encouraçados e quatro monitores. Rapidamente “Caxias determinou-lhe (ao Barão da Passagem) que fosse [...] bombardear as novas posições do inimigo em S. Fernando e aprisionar os navios que por ventura se encontrassem nas imediações”³². Para realizar tais tarefas, que há muito tempo já se almejavam, os aprestos na Divisão Avançada foram realizados com a maior rapidez possível.

Com tudo preparado, no mesmo dia (21), deixaram o ancoradouro do Chaco (Porto Dois de Maio) e subiram o rio os navios: *Bahia*, *Barroso*, *Silvado*, *Alagoas*, *Piauí* e *Rio Grande*. Os demais (*Tamandaré*, *Cabral* e *Pará*) ficaram bombardeando uma bateria abaixo do arroio Guaicuru, que ofendia as tropas aliadas no Chaco³³. Aqueles bombardearam a posição de Timbó até a noite, onde forçaram este ponto e, devido à escuridão, fundearam abaixo de Tagy. Na manhã seguinte (22), foram até Tagy e se abasteceram de lenha³⁴, que constituía uma maneira de economizar carvão. Às 14h suspenderam e avançaram, indo fundear em Vila do Pilar. Novamente, na manhã seguinte (23), se puseram em movimento indo ancorar na foz do Tebiquari,

levando como guia o Sargento paraguaio Asencio Pereira, aprisionado na última abordagem aos encouraçados, em Tagy.

Arthur Silveira da Motta (comandante do Encouraçado *Barroso*) mencionou que os Encouraçados *Bahia*, *Barroso* e *Silvado*, atracados, respectivamente, aos Monitores *Alagoas*, *Rio Grande* e *Piauí*, chegaram no dia 23 de julho à foz do Tebiquari, às 14h20:

fundeamos a três amarras pouco mais abaixo do Tebiquari; os outros dois navios fundearam na margem do Chaco; todos largaram os monitores, e estes, mais próximos da bateria, também fundearam. Durante o resto do dia foi um bombardeio incansável e, em regra, durante a noite, de quarto em quarto de hora, fazíamos nosso tiro³⁵.

Na manhã seguinte (24), os navios assumiram formação e “o *Bahia* com um monitor amarrado a bombordo e o *Silvado* subiram o rio a toda velocidade”³⁶. Estavam assim forçadas as defesas da foz do rio Tebiquari (ver Figura 4).

Plano de abordagem

Quando os navios forçaram o passo, o Marechal Francisco Solano López, que estava no quartel de San Fernando, foi informa-

do sobre a passagem através do telégrafo. López idealizou se apoderar dos mesmos usando o Corpo de Bogavantes, ainda ativo, e seus vapores, comandados pelo Capitão de Fragata Romualdo Nuñez, o qual se expressou em suas memórias da seguinte maneira: “em 24 de julho do mesmo ano (1868) forçaram o passo das baterias do Tebicuarí três encouraçados, recebi um telegrama do Marechal que me ordenava acender as caldeiras de todos os navios³⁷, aprontar o Corpo de Bogavantes e aguardar notícias”³⁸. Segundo a parte oficial do Barão da Passagem, o forçamento do passo teve início às 08h45.

Assim que as embarcações se viram livres das baterias, as tripulações já divisaram o acampamento de San Fernando. No entanto, os navios continuaram a subir o rio até o local onde estavam os vapores paraguaios, dois foram avistados ao longe. O *Silvado* e o *Alagoas* (avariado) ficaram na parte de baixo do canal do Rio Paraguai denominado Recodo³⁹, enquanto o *Bahia* se posicionou na parte superior, iniciando o bombardeio.

Segundo as declarações do Sargento Assencio Pereira, neste local (Recodo) “costumavam ocultar-se quatro vapores inimigos, nos quais pretendia López fazer descer

tropas para novo ataque contra nossos encouraçados [...]”⁴⁰. Sobre tal declaração, os passados (desertores paraguaios) indicavam a ideia de uma nova abordagem, pois no diário do vice-Almirante foi registrado no dia 14 para 15 de julho de 1868 o seguinte: “diz ele (López) que abordará a Esquadra com os vapores que lhe restam e com goletas carregadas de gente: os generais dissuadem-no de dar este passo, mas ele insiste”⁴¹. Essa informação foi colhida pelo Exército, anteriormente a essa data, e remetida para a marinha no referido dia.

No mesmo diário, no dia 20 foi registrado, após a conferência com Caxias, que mais três navios forçariam Humaitá para se reunirem “à 1ª Divisão a fim de reforçar-se a estação do Tagy, onde devem ficar quatro embarcações, pois consta por uma missiva que se pode ter por certeza, que López pretende de novo abordar, sendo desta vez com quatro dos seus vapores, as embarcações que ali estão”⁴². Ao que tudo indica, diversos desertores, e mesmo os prisioneiros do ataque ao *Barroso* e *Rio Grande*, forneceram informações unânimes quanto ao uso dos vapores para a nova abordagem aos encouraçados.

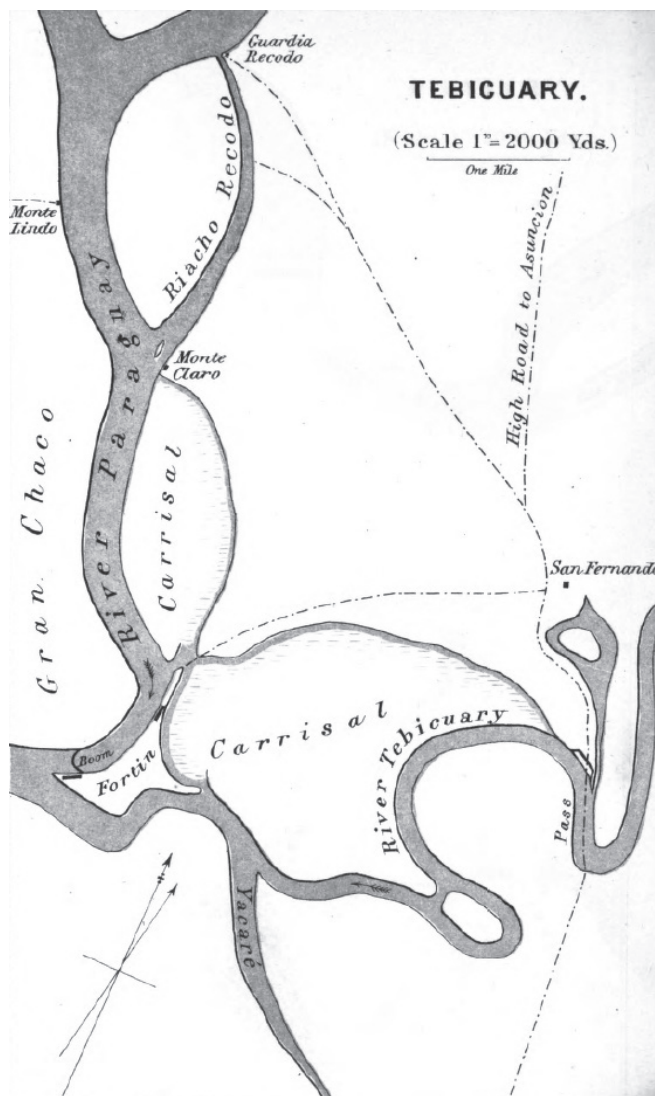


Figura 4 – Plano das posições do Tebicuarí
Fonte: The War in Paraguay – George Thompson, 1869

Sobre tal informação, Thompson acrescenta que:

quando não estavam operando, os vapores foram sempre mantidos no Riacho Recodo e seus mastros e vergas eram cobertos com ramos verdes, a fim de não serem facilmente percebidos no mato que os cercava. Dispunham todos de arpões e tinham foguetes para serem lançados através das canhoneiras dos barcos inimigos⁴³.

O mesmo autor menciona que os navios seriam utilizados para abordagem desde que “um ou dois (encouraçados) se apresentassem em situação favorável”⁴⁴. Quando a flotilha remontou até Recodo, foi telegrafado novamente, ordenando o ataque:

os encouraçados subiram até a altura de minha posição e lançaram projéteis contra os navios que estavam no riacho. Recebi ordem de abordá-los com toda a minha flotilha, levando a reboque as canoas dos Bogavantes, mas as caldeiras de nossos navios ainda não tinham vapor suficiente, fato que participei telegraficamente⁴⁵.

Após chegarem em Recodo, não foi possível o monitor entrar em perseguição aos vapores inimigos devido ao desconhecimento do canal e, principalmente, aos danos na máquina motora do monitor. Delfim, por seu lado, registrou: “continuei no *Bahia* a navegação até acima de Herradura fazendo as observações e explorações convenientes em ambas as margens do rio, onde tão somente viusse muito gado disperso, palhoças e piquetes”⁴⁶.

Em resposta ao despacho do comandante da flotilha paraguaia:

mandaram reembargar a artilharia volante que tinha no porto e incorporar a mesma um batalhão que ali se achava. Enquanto isso, os encouraçados desceram, depois de haverem disparado muitos projéteis, que não causaram prejuízo maior, salvo uma bomba que perfurou a borda falsa da capitânia, que era o *Pirabebé*⁴⁷.

A retirada da flotilha imperial não proporcionou tempo hábil à saída dos navios para a abordagem, que foi idealizada pela segunda vez utilizando-se os vapores nacionais paraguaios. A primeira foi quando se avistou o *Alagoas* só, passando Timbó em 19 de fevereiro de 1868. A demora em gerar o vapor suficiente nas caldeiras com a lenha provavelmente influía na operacionalidade das embarcações e no aproveitamento das oportunidades, além do que os aprestos consumiram tempo e os encouraçados imperiais não se distanciaram em demasia uns dos outros, o que poderia favorecer o ataque.

No dia seguinte a esse feito (25 de julho), a Esquadilha partiu rio abaixo. Os últimos defensores também deixaram a Fortaleza de Humaitá, logo em seguida ocorrendo a ocupação da mesma pelos aliados. Então, uma ferrenha luta passou a se desenrolar no Chaco, onde os retirantes, sob o comando do Coronel Martinez, tentaram a todo custo romper o cerco, secundados por reforços vindos de Timbó. Após dias de combates e um bombardeio ininterrupto, por parte inclusive de vários navios da Armada, os sobreviventes se renderam às tropas aliadas. O teatro de operações passou, agora, a ser a região de Fortín, na foz do Rio Tebiquarí.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A segunda passagem de Humaitá serviu para incrementar o número de navios da Divisão Avançada operando sobre a região do Tebiquarí, evitando talvez alguma sortida por parte dos vapores paraguaios à posição de Tagy, ao mesmo tempo em que demais embarcações mantiveram o cerco parcial à Humaitá. Porém, o forçamento ocorreu quatro dias antes do abandono dessa praça forte, quando já grande parte dos recursos tinham sido trasladados para a nova linha de defesa, no Tebiquarí.

O desconhecimento da região, com o uso tardio da rota pelo Chaco para abastecer os navios, e principalmente a ineficiência logística no suprimento, aliados à parca iniciativa do comando naval, condicionaram que a passagem tenha ocorrido já muito tarde para que os resultados obtidos fossem satisfatórios.

FONTES DOCUMENTAIS

MINISTÉRIO DA MARINHA. *Diário de Belém*, Pará, 31 dez. 1869.

MINISTÉRIO DA MARINHA: notícias da Esquadra. *Diário do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 03 jul. 1868.

NOTÍCIAS DA GUERRA. *Correio Paulistano*, São Paulo, 12 de ago. 1868.

NOTÍCIAS DE HUMAITÁ. *Diário do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 08 ago. 1868.

BIBLIOGRAFIA

COSTA, Francisco Felix Pereira da. *História da Guerra do Brasil Contra as Repúblicas do Uruguay e Paraguay*. Livraria de A. G. Guimarães e Cia. Rio de Janeiro. Volume III, 1870.

FRAGOSO, Augusto Tasso. *História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. Vol. III. Imprensa do Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 1934.

FROTA, Guilherme de Andrea; LIMA, Marcos Vinícius Ribeiro de. *Diário Pessoal do Almirante Visconde de Inhaúma durante a Guerra da Tríplice Aliança* (dezembro de 1866 a janeiro de 1869). Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1ª Edição, 2008.

JOURDAN, Emílio Carlos. *Atlas Histórico da Guerra do Paraguay*. Laemmert & C. Rio de Janeiro, 1871.

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

NUÑEZ, Romualdo. Memórias Militares. In: SAGUIER, Bareiro; MARSAL, Villagra. *Testimonios de la Guerra Grande: muerte del Mariscal López*. Tomo II. Edición 1, Paraguay, 2008.

SOARES, José Eduardo de Macedo. *O Contra-Almirante Luiz Philippe de Saldanha da Gama: sua vida e sua época*. Typ. Espindola & C. Rua Direita, 10 A, 1906.

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

THOMPSON, George. *The War in Paraguay: with a historical sketch of the country and its people and notes upon the military engineering of the war*. London, Longmans, Green, 1869.

NOTAS

¹ A estrada foi nomeada Afonso Celso em homenagem ao Ministro da Marinha, a mesma partia do Porto Quiá, localizado as margens do arroio com o mesmo nome e dava acesso até o Porto Eliziário, situado à margem direita do Rio Paraguai e acima de Curupaiti, permitindo acesso à Esquadra encouraçada. Para se chegar em contato com a “Esquadra de madeira”, era necessário partir do Porto Quiá descendo o riacho homônimo até sua foz, defronte à Ilha do Palmar, abaixo de Curupaiti, existia também uma estrada que ligava esses dois pontos.

² As tropas utilizadas nos ataques de abordagem recebiam a denominação de Bogavantes (ou Vogavantes), devido a se utilizarem de canoas para abordarem os navios alvo. Os soldados foram retirados por seus oficiais de diversos corpos de cavalaria, a escolha levava em consideração a habilidade de natação e a coragem. Oficiais de Marinha acompanhavam as investidas liderando grupos de abordagem, e com o fim de comandarem as embarcações após serem tomadas. Há indícios que desertores da Marinha Imperial serviram de guias nessas expedições.



³ Publicado no *Diário do Rio de Janeiro*. 08 ago. 1868.

⁴ Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart291380/cart291380.jpg>. Acesso em 4 jan. 2018.

⁵ Assim foi denominada a divisão de navios que forçou Humaitá em fevereiro de 1868.

⁶ SOARES, Jose Eduardo de Macedo. *O Contra-almirante Luiz Philippe de Saldanha da Gama: sua vida e sua época*. São Paulo: Tipografia Espíndola, 1906, p. 349.

⁷ Idem.

⁸ Quartel General em Pare Cuê em frente à Humaitá, 29 de julho de 1868 - Ofício do Duque de Caxias ao Conselheiro João Lustoza da Cunha Paranaguá. Publicado no *Diário do Rio de Janeiro*. 08 ago. 1868.

⁹ Essa nova ferrovia partia da margem direita do Rio Paraguai, um pouco abaixo do local onde estavam postados os encouraçados da vanguarda, tal ponto passou a ser denominado de Porto São Nicolau, sendo guarnecido por Forças argentinas, seguindo daí por um trajeto terrestre com cerca de 730 braças, segundo Jourdan, a mesma dava até a lagoa Verá (ou Correntina) no Porto Bethell (tal local aparece nomeado como Porto Bernardino na planta encomendada pelo Vice-Almirante). Do Porto Bethell, os suprimentos seguiam embarcados em canoas e chalanas até o reduto de Andaf, posição onde estavam acampadas tropas brasileiras e argentinas e onde na margem do rio se localizava o Porto Dois de Maio, que dava suporte logístico aos navios da divisão avançada, onde esta se supria.

¹⁰ Tal construção pode, também, ser observada na planta compilada na obra de Jourdan – Atlas da Guerra do Paraguai. Antes mesmo do início da preparação dos aterros da ferrovia, carvão, mantimentos e munições já eram escoados, provavelmente em carroças até a margem da lagoa, pela estrada aberta no local, visando proporcionar à Divisão Avançada os meios de cumprir as ordens e determinações que o momento exigia.

¹¹ Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart493855/cart493855.jpg>. Acesso em 3 mar. 2018.

¹² Ofício do Visconde de Inhaúma ao Conselheiro Afonso Celso de Assis Figueiredo. Bordo do Vapor *Princesa* em frente à Curupaity, 12 de junho de 1868. Publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, 3 jul. 1868.

¹³ Parte oficial do comandante Chefe de Divisão Delfim Carlos de Carvalho (Barão da Passagem). Comando da Divisão Avançada da Esquadra. Bordo do Encouraçado *Bahia*, acima de Humaitá, em frente ao acampamento do Chaco, 21 de julho de 1868. Publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, 08 ago. 1868.

¹⁴ SOARES, *op. cit.* p. 349.

¹⁵ Mesmo que os Encouraçados *Silvado*, *Bahia* e *Lima Barros* fossem do tipo monitor, durante o conflito apenas os seis navios da classe *Pará* eram nomeados dessa forma. Tal nomenclatura foi respeitada ao longo desse trabalho.

¹⁶ Ofício de Inhaúma para o Visconde de Ouro Preto, 23 de Julho de 1868, bordo do *Princesa* em frente a Curupaity. Publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, 08 ago. 1868.

¹⁷ Durante toda a guerra, os Encouraçados *Cabral* e *Colombo* deram várias provas de sua péssima navegabilidade, alguns dos episódios ocorridos, fora o exemplo da segunda passagem, figuram durante a passagem de Curupaity e o forçamento de Timbó. Tal dificuldade em manter a navegabilidade do navio era principalmente atribuída à irregularidade do trabalho em sua máquina propulsora. Fato que não se restringiu apenas a estes navios, mas também ao *Herval*, *Mariz* e *Barros* e demais embarcações no decorrer da guerra.

¹⁸ Parte oficial do comandante Capitão de Fragata João Antonio Alves Nogueira. Bordo do Encouraçado *Cabral*, acima do Humaitá no rio Paraguai, 21 de julho de 1868. Publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, 8 ago. 1868, pp. 1-2.

¹⁹ O depois segundo-tenente Afonso Augusto Rodrigues de Vasconcelos recebeu como reconhecimento do feito praticado, a condecoração da Ordem do Cruzeiro. Publicado no *Diário de Belém* de 31 dez. 1869.

²⁰ Parte oficial do comandante Capitão-Tenente Eduardo Wandenkolk. Bordo do Monitor *Piauí*, acima de Humaitá, 21 de julho de 1868. Publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, 8 ago. 1868. P. 2.

²¹ Na parte oficial de Alvim, o sinal de foguete convencionado foi avistado às 5h20.

²² Parte oficial do comandante Capitão de Fragata João Antonio Alves Nogueira. Bordo do Encouraçado *Cabral*, acima do Humaitá no Rio Paraguai, 21 de julho de 1868. Publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, 8 ago. 1868, pp. 1-2.

²³ Parte oficial do comandante Capitão de Fragata João Antonio Alves Nogueira. Bordo do Encouraçado *Cabral*, acima do Humaitá no Rio Paraguai, 21 de julho de 1868. Publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, 8 ago. 1868, pp. 1-2.

²⁴ Na parte oficial do Encouraçado *Cabral*, consta que o navio deu fundo junto ao Encouraçado *Bahia* às 5h35.

²⁵ Os Encouraçados *Cabral* e *Colombo* tinham cada um duas casamatas, montadas uma à proa e outra à popa da embarcação.

²⁶ Parte oficial do comandante Capitão de Fragata João Antonio Alves Nogueira. Bordo do Encouraçado *Cabral*, acima do Humaitá no Rio Paraguai, 21 de julho de 1868. Publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, 8 ago. 1868, pp. 1-2.

²⁷ Parte oficial do comandante interino Capitão de Mar e Guerra Aurélio Garcindo de Sá. Bordo do Encouraçado *Silvado* surto em frente à Ilha do Araça, 21 de julho de 1868. Publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, 08 ago. 1868.

²⁸ Parte oficial do comandante Capitão-Tenente Eduardo Wandenkolk. Bordo do Monitor *Piauí*, acima de Humaitá, 21 de julho de 1868. Publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, 08 ago. 1868. P. 2.

²⁹ Dentre os sinistros registrados durante a primeira passagem, constam: o mau governo do Encouraçado *Bahia* indo em direção à margem direita do rio levando ao encalhe do Monitor *Alagoas*, o abalroamento do *Bahia* com o *Colombo* na altura do navio almirante, ainda o abalroamento do *Bahia* com o *Pará* atracado ao *Tamandaré*, danificando tanto o casco do *Pará* quanto o do *Tamandaré*. O encalhe do *Barroso* atracado ao *Rio Grande* quase junto as correntes. Uma forte guinada próximo à ponta de pedras que quase levou o *Bahia* com o *Alagoas* de encontro ao local denominado Ponta de Pedras. O rompimento dos cabos de atracação dianteiros do Monitor *Alagoas* e a irregularidade no trabalho de seu mecanismo motor nas várias tentativas de forçar o passo.

³⁰ Parte oficial do comandante Capitão de Fragata João Antonio Alves Nogueira. Bordo do encouraçado *Cabral*, acima do Humaitá no Rio Paraguai, 21 de julho de 1868. Publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, 08 ago. 1868, pp. 1-2.

³¹ Disponível em: <[http://www.wikiwand.com/es/Cabral_\(1865\)](http://www.wikiwand.com/es/Cabral_(1865))>. Acesso em: 3 mar. 2018.

³² FRAGOSO, Augusto Tasso. *História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. 3ª volume. Imprensa do Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 1934, p. 438.

³³ Essa bateria estava disposta a bater tanto o lado de terra (reduto de Andaí) quanto ao Rio Paraguai (qualquer encouraçado que estivesse de passagem ou em operação nas proximidades). Postada abaixo de Timbó, a mesma rivalizou com várias embarcações, provocando danos em diversas delas até o abandono da posição. Foram encontradas no local duas peças de artilharia de calibre 32 lançadas ao rio, as quais foram removidas e deixadas a bordo do Pontão *Angelita* pelo Monitor *Pará*.

³⁴ Geralmente, a queima da lenha nas caldeiras era realizada em momentos em que o navio não demandava muito vapor em suas caldeiras, como, por exemplo, no período noturno, quando estava fundeado, mas devia manter as fornalhas acesas e um nível razoável de pressão nas caldeiras em resposta a um possível ataque fortuito de tropas ou mesmo navios paraguaios, dependendo da posição em que os navios brasileiros estavam localizados.

³⁵ MOTTA, Arthur Silveira da. (Barão de Jaceguay). *De Aspirante a Almirante – Minha fé de Ofício* Documentada. 2ª Edição, Serviço de Documentação Geral da Marinha. Rio de Janeiro, 1985. Tomo I, p. 326.

³⁶ THOMPSON, George. *A Guerra do Paraguai: com um esboço histórico do país e do povo paraguaio, e notas sobre a engenharia militar durante a guerra*. Tradução: Homero de Castro Jobim. Rio de Janeiro: Editora Conquista, 1968, p. 213.

³⁷ As Forças brasileiras escreveram que puderam divisar ao longe a chaminé de duas embarcações. Nuñez relata apenas que o *Pirabebé* (ou *Piravevé*) era o navio capitânia. Com base nos acontecimentos posteriores próximos a Angostura é crível que a Flotilha paraguaia estivesse com ao menos três navios em Recodo no momento do bombardeio. O Tenente Chodasewitz, participante da expedição, informou ter avistado a presença de dois vapores e uma escuna em Recodo.

³⁸ SAGUIER, Bareiro; MARSAL, Villagra. *Testimonios de la Guerra Grande: muerte del Mariscal Lopez*. Tomo II. Edición 1, Paraguay, 2008. Memórias do Capitão de Fragata Romualdo Nuñez, p. 52.

³⁹ Também tido como Riacho Recodo, Lagoa Recodo ou mesmo Herradura.

⁴⁰ COSTA, Francisco Felix Pereira da. *Op. cit.* Tomo III, p. 657. Ofício de Caxias a João Lustoza da Cunha Paranaguá.

⁴¹ FROTA, Guilherme de Andrea; LIMA, Marcos Vinícius Ribeiro de. *Diário Pessoal do Almirante Visconde de Inhaúma durante a Guerra da Triplíce Aliança (dezembro de 1866 a janeiro de 1869)*. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1ª Edição, 2008, p. 213.

⁴² *Ibidem.*, p. 216.

⁴³ THOMPSON, *op. cit.* p. 217.

⁴⁴ *Idem.*

⁴⁵ SAGUIER, *op. cit.* p. 52.

⁴⁶ NOTÍCIAS DA GUERRA. *Correio Paulistano*, 12 de ago. 1868, pp. 1-2.

⁴⁷ SAGUIER, *op. cit.* p. 52.