

A CAMPANHA NAVAL NA GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA CONTRA O PARAGUAI*

ARMANDO AMORIM FERREIRA VIDIGAL
Vice-Almirante (Ref^o)

A Revolução Industrial, que teve início no fim do século XVIII, somente veio provocar mudanças na arte da guerra na segunda metade do século XIX, quando, então, essas transformações ocorreram com enorme velocidade, em especial no que diz respeito à guerra no mar. As mudanças tecnológicas nos meios de fazer a guerra, conseqüentemente, determinaram, em grande parte, as táticas e a estratégia empregadas.

As ações navais na Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai (1864-1870) têm de ser vistas, portanto, à luz das transformações tecnológicas que ocorreram no período precedente.

Após a derrota da esquadra franco-espanhola pelos ingleses, comandados por

Nelson, em Trafalgar (1805), a Inglaterra passou a dominar os mares. A derrota de Napoleão Bonaparte (1815) garantiu essa supremacia por praticamente um século, estabelecendo-se o que ficou conhecido como a “Pax Britannica”.

Entretanto, em relação à poderosa esquadra inglesa esse predomínio criou uma complacência perigosa que mascarava a deterioração de sua eficiência em combate por trás de uma fachada de esplendor e de um cerimonial impecável. Ao fim da primeira metade do século XIX, novas circunstâncias iriam trazer novos desafios para o poder naval inglês.

Sendo o Reino Unido o poder naval dominante e a França o poder naval

* N.R.: Transcrição da conferência pronunciada pelo autor no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, em 29/10/2008.

desafiante, esta procurava, por meio da inovação tecnológica, pôr em cheque a supremacia naval britânica. Em 1850, os franceses lançaram o navio *Napoléon*, de propulsão mista, mas já com hélice em substituição à roda com balancim, que não só obstruía o convés dos navios, diminuindo o número de canhões que podiam ser instalados, como tornava a embarcação extremamente vulnerável à artilharia inimiga. Logo depois, em 1852, os ingleses replicaram com um navio semelhante, o *HMS Agamemnon*. Na Guerra da Crimeia (1852-1856)¹, esses navios de propulsão a vapor demonstraram, apesar da enorme limitação das máquinas a vapor então existentes, a sua superioridade sobre os navios a vela; o uso do hélice eliminava a roda e todos os inconvenientes a ela associados, já mencionados. Nessa mesma guerra, ainda por iniciativa francesa, foram usadas baterias flutuantes providas de couraça. Criavam-se assim as duas condições que iriam mudar a situação até então existente no duelo entre navios e fortalezas de terra: a incapacidade de os navios de madeira propulsionados a vela resistirem ao fogo dos grandes canhões montados nas fortalezas e a dificuldade de os navios a vela se posicionarem convenientemente em relação às fortalezas. O bombardeio, por navios franceses e ingleses, das baterias de Kinburn atesta essa nova realidade.²

**A Guerra de Secessão
(1861-1865) mostrou ao
mundo o primeiro combate
naval entre dois navios
encouraçados – o *Monitor*
e o *Merrimack***

O projétil explosivo, à Paixhans – projétil oco, cheio de pólvora, que explode por meio de uma mecha –, foi usado pela primeira vez nessa mesma guerra, na Batalha de Sinope (1853), no Mar Negro, quando a esquadra russa, já dispoendo desses projetis, incendiou e destruiu a força turca, o que deu, aliás, motivo para a intervenção anglo-francesa.

A experiência francesa com as baterias flutuantes encouraçadas deu lugar ao desenvolvimento de navios encouraçados, protegidos por uma couraça de ferro. O *Gloire*, projeto do grande arquiteto naval Dupuy de Lome, no final da década de 1850, foi o primeiro de uma série de navios com couraça de proteção. Em 1860, os ingleses lançaram ao mar o *HMS Warrior*, que já foi totalmente construído de ferro, além de dotado com couraça no seu corpo central; nas extremidades, a subdivisão em compartimentos estan-

ques era considerada proteção suficiente e constituía um novo avanço na construção naval. Num ponto, entretanto, os ingleses assumiram a liderança, embora temporária³: os canhões do navio eram do tipo Armstrong, de alma raiada, carregamento pela culatra e usavam projetis cônicos (eram, pois, mais certeiros, propiciavam maior rapidez de tiro e o projétil tinha melhor capacidade de furar a couraça dos inimigos).

A Guerra de Secessão (1861-1865) mostrou ao mundo o primeiro combate naval

A Guerra de Secessão (1861-1865) mostrou ao mundo o primeiro combate naval

¹ Alguns analistas consideram que a Guerra da Crimeia só teve início em 1853, quando ocorreu a intervenção anglo-francesa no conflito entre a Rússia e a Turquia.

² Somente a Guerra de Secessão, conforme veremos, iria fazer pleno uso do navio encouraçado para sobrepujar fortalezas de terra.

³ Temporária, pois o canhão Armstrong teve de ser retirado por muito tempo de serviço devido aos defeitos apresentados no seu sistema de disparo.

entre dois navios encouraçados – o *Monitor* e o *Merrimack (Virginia)* –, na batalha naval de Hampton Roads, quando ficaram demonstradas, definitivamente, a superioridade dos navios a vapor encouraçados sobre os navios sem essa proteção e as vantagens da propulsão a vapor. Em Hampton Roads, o navio confederado *Merrimack*, usando o esporão de que era dotado, afundou a Corveta *Cumberland*, de 30 canhões, podendo aproximar-se para o abalroamento graças à sua couraça.⁴

O duelo entre os dois encouraçados não foi conclusivo, pois um não podia furar a couraça do outro. As operações navais empreendidas pelas forças do Norte, sob o comando de David Farragut, contra Nova Orleans e Mobile (1862 e 1864, respectivamente) vieram mostrar o que a Guerra da Crimeia já permitira vislumbrar: a capacidade de uma força naval de forçar a passagem de pontos estratégicos defendidos por fortalezas. Essa lição seria importante para os brasileiros na Guerra do Paraguai.

Não se pense, porém, que as forças navais que se defrontaram na Guerra da Tríplice Aliança acompanharam a evolução tecnológica de países como a Inglaterra e a França. As esquadras argentina e brasileira que se enfrentaram na Cisplatina (1825-1828) pouco diferiam da esquadra anglo-franco-russa que em 1827, na mesma época portanto, derrotou a esquadra turca em Navarino, na Guerra da Independência da Grécia. O mesmo não se pode dizer em relação aos navios que tomaram parte na Guerra da Crimeia e aos navios brasileiros e paraguaios que participaram da Guerra do Paraguai, tecnologicamente bem mais atrasados (pelo menos no início do conflito).

A frota brasileira, no começo de 1865, compreendia 45 navios armados, dos quais ape-

nas 33 eram de propulsão mista e os demais, a pano. Todos tinham o casco de madeira e muitos já usavam canhões de alma raiada e carregamento pela culatra; 609 oficiais e 3.627 praças tripulavam esses navios. Entretanto, nem todas essas embarcações podiam ser concentradas no Prata, e muitas tinham que ser mantidas ao longo de nossas extensas costas, engajadas em tarefas específicas. A flotilha do Prata, que, pouco antes, sob o comando de Tamandaré, havia intervindo no Uruguai contra o governo de Manuel Aguirre, era composta por 19 vapores, dos quais muitos ainda usavam a roda (por exemplo, a fragata capitânia de Barroso em Riachuelo, a *Amazonas*), e três transportes a vela. A *Niterói*, que fazia parte da flotilha, por força de seu calado não podia operar nos rios Paraná e Paraguai, e assim pouco contribuía para o esforço de guerra.

A flotilha de Mato Grosso, envolvida nas operações, compreendia apenas seis pequenos vapores, que, no total, dispunham apenas de dois canhões.

O grande fator de força, porém, estava no Arsenal da Corte, que, além de apoiar os navios existentes, deu início a um gigantesco programa de construção naval: em 65, foram lançados a canhoneira a vapor *Taquari*, dois navios encouraçados – o *Tamandaré* e o *Barroso*; em 66, o Encouraçado *Riachuelo* e as Bombardeiras *Pedro Afonso* e *Forte de Coimbra*; em 67, a Corveta *Vital de Oliveira*, os Monitores-Encouraçados *Pará*, *Rio Grande* e *Alagoas*; em 68, mais três monitores-encouraçados, *Piauí*, *Ceará* e *Santa Catarina*, e é iniciada a construção da Corveta-Encouraçada *Sete de Setembro*, do Vapor *Level* e do Rebocador *Lamego*.

Há que destacar o extraordinário esforço dos engenheiros Napoleão Level e

⁴ O esporão podia atingir o navio inimigo onde este não era protegido pela couraça. A aproximação para o abalroamento era possível graças à resistência da couraça ao poder de fogo dos canhões da época.

Carlos Braconnot e do Capitão de Fragata Henrique Antônio Batista, especialista em armamento.

O Arsenal de Mato Grosso, o segundo em importância, construiu em 64 o vapor fluvial de rodas *Paraná*, e o estaleiro de Ponta da Areia, em 65, duas canhoneiras – a *Greenhalgh* e a *Henrique Dias*.

No exterior, foram contratados, em 65, cinco pequenos encouraçados, um na França e quatro na Inglaterra – *Silvado*, *Bahia*, *Lima Barros*, *Herval* e *Mariz e Barros*. Esses navios haviam sido encomendados pelo Paraguai, que, por força do bloqueio imposto pelo Brasil, teve de desistir deles. Foram adquiridos ainda dois encouraçados na Inglaterra, o *Colombo* e o *Cabral*. Todos esses navios já estavam incorporados em 1866. Na França, foram adquiridas as canhoneiras *Henrique Dias*, *Fernandes Vieira*, *Felipe Camarão* e *Vital de Oliveira*, incorporadas em 1868.

O primeiro navio encouraçado a chegar à área de operações, em dezembro de 1865, foi o Encouraçado *Brasil*, adquirido na França com os recursos provenientes da subscrição pública quando da Questão Christie (1863).

Para que os navios em operação no Prata não tivessem que se deslocar para o Rio de Janeiro para reparos, e não existindo facilidades adequadas para reparo e apoio logístico dos navios nos portos do Prata, foi estabelecido o Arsenal do Cerrito, nas proximidades da confluência do Paraná com o Paraguai, que prestou inestimáveis serviços na guerra.

A força paraguaia, além dos dois navios argentinos – os vapores *Guaqueguay* e *25 de Maio* – e de um brasileiro – o vapor *Marquês de Olinda* – apresados logo no

início das hostilidades, dispunha de 23 vapores de madeira e propulsão mista, a roda (a única exceção era o *Pirabebe*, pequeno navio fluvial, de estrutura de ferro e a hélice); três navios a vela; três lanchões; e de inúmeras chatas que teriam importante papel no conflito. O número total de canhões era 99. Grande parte desses navios era de mercantes convertidos – a exceção era o *Taquary* –, fato muito comum numa época em que a diferença entre navios mercantes e de guerra era, quase que exclusivamente, o provisionamento de artilharia.

Para impedir que navios inimigos subissem o Rio Paraguai, os paraguaios construíram uma série de fortalezas nas margens do rio, em pontos estrategicamente escolhidos, onde as condições geográficas e hidrográficas dificultavam a manobrabilidade dos navios. Antes da guerra, todos os esforços foram feitos no sentido de impedir que as condições hidrográficas do rio fossem conhecidas, tornando a prática muito arriscada. Essas fortalezas foram construídas próximo à foz do rio e, junto com as baterias de canhões montadas nas barrancas e de atiradores armados de fuzis, tornavam impossível o deslocamento dos navios brasileiros em apoio às tropas de terra na sua penetração no território inimigo.

A “inexpugnável” *Humaitá* era a mais poderosa dessas fortalezas que, em conjunto, formavam o mais poderoso obstáculo à liberdade de ação dos navios brasileiros no Rio Paraguai, mesmo sem se levar em conta a frota paraguaia.

A Batalha Naval do Riachuelo (1865) é um dos poucos exemplos de batalha decisiva

A Batalha Naval do Riachuelo (1865) é um dos poucos exemplos de batalha decisiva, isto é, a batalha que termina com a destruição quase total da esquadra inimiga

va, isto é, a batalha que termina com a destruição quase total da esquadra inimiga. Apesar de pouco adequada às condições da área de combate – um trecho do Rio Paraná de difícil navegação, já que abrangia um canal tortuoso, entre bancos de areia, inadequado para a manobra dos navios brasileiros de grande porte –, tendo de enfrentar, além dos navios paraguaios e das chatas artilhadas, a forte artilharia instalada nas barrancas ao norte e ao sul de Riachuelo e os infantes armados, que das barrancas alvejavam as guarnições dos navios, a divisão brasileira, sob o comando do chefe-de-divisão Francisco Manoel Barroso da Silva, obteve uma vitória decisiva, graças, principalmente, à arrojada manobra do chefe naval brasileiro, que, mesmo seu navio não dispondo de esporão, abalroou os navios inimigos, que, de menor porte, não resistiram (um ano mais tarde, na guerra austro-prussiana, em Lissa, os austríacos usariam a mesma tática contra os italianos, aliados da Prússia). A eliminação da esquadra paraguaia – apenas quatro navios escaparam da destruição –, teria importantes consequências estratégicas: impediu a invasão da província de Entre-Rios, isolou as tropas de Estigarribia que estava atacando o Rio Grande do Sul e pôs fim ao poder naval paraguaio. Entretanto, em termos totais ela não foi estrategicamente decisiva, pois as fortalezas e as chatas paraguaias – “verdadeiros monitores de madeira”, armadas com canhões de 68 (os maiores da época) – eram um obstáculo formidável, impedindo que a esquadra brasileira se deslocasse livremente pelo Rio Paraguai para dar o indispensável apoio às tropas de terra. Em consequência, as operações, no período de abril de 1866 a julho de 1868, concentraram-se na confluência dos rios Paraná e Paraguai.

Um bom exemplo dessas dificuldades ocorreu em 1866: a tentativa de Bartolomeu Mitre, então comandante em chefe das ope-

rações contra o Paraguai, de atacar os fortes de Curuzu e Curupaiti, à margem direita do Rio Paraguai, para ameaçar Humaitá. Atacada de surpresa, Curuzu foi conquistada pelas tropas do Barão de Porto Alegre a 3 de setembro de 1866, mas Curupaiti resistiu ao assalto de cerca de 20 mil argentinos e brasileiros, que sofreram uma esmagadora derrota: morreram cerca de 5 mil homens, dos quais apenas cerca de 200 eram paraguaios. O apoio da esquadra brasileira, sob o comando de Tamandaré, não evitou a derrota.

As dissensões entre os chefes aliados levaram à substituição de Osório por Caxias; Tamandaré, doente, foi substituído pelo Almirante Joaquim José Inácio, futuro Visconde de Inhaúma.

Em meados de 1867, Mitre, de volta ao comando dos exércitos, deu ordens para que a esquadra forçasse a passagem de Curupaiti e Humaitá. A 15 de agosto, duas divisões de encouraçados (ao todo, dez navios) ultrapassaram, sem perdas, Curupaiti, mas tiveram de se deter diante dos canhões de Humaitá. Inhaúma resistiu bravamente às pressões de Mitre para forçar a passagem de Humaitá por julgar, com razão, que isso colocaria em risco os seus navios. Os navios brasileiros que ultrapassaram Curupaiti ficaram em situação muito difícil, separados do restante da esquadra pelo forte de Curupaiti e impedidos de seguir adiante pela fortaleza de Humaitá. Para apoiá-los foi necessário construir, na margem direita do Rio Paraguai, quase em frente a Humaitá, uma pequena base avançada, Porto Elisário, e também, em pleno Chaco, uma ferrovia ligando a base a Porto Quia.

Novas dissensões entre os chefes aliados fizeram com que Mitre mais uma vez se afastasse, assumindo Caxias o comando em chefe. Após a chegada dos navios encouraçados, inclusive os construídos no Arsenal da Corte, foi decidido que havia condições para ultrapassar Humaitá. Em feverei-

ro de 1868, a passagem foi forçada pelos encouraçados *Barroso*, *Bahia* e *Tamandaré*, cada um levando a contrabordo, por bom-bordo, um monitor, respectivamente, o *Rio Grande*, o *Alagoas* e o *Pará*. A praça de Humaitá foi cercada pelas forças de terra, rendendo-se em julho de 1868. A força brasileira que forçou a passagem foi comandada pelo Capitão de Mar e Guerra Delfim Carlos de Carvalho, que, por esse feito, foi mais tarde Barão da Passagem.

Os monitores, por força de seu pequeno calado, puderam cruzar sobre as correntes que bloqueavam o rio nas proximidades de Humaitá e, por serem rasos com a água, ofereciam alvo muito pequeno ao fogo inimigo, além de, graças à cou-raça, resistirem melhor caso fossem atingidos. Pelo fato de disporem de torres couraçadas, conteináveis, não corriam o risco, caso elas fossem atingidas, de explodir, como aconteceu em Itapiru com os encouraçados *Tamandaré* e *Barroso*.

Com a queda de Humaitá, a esquadra imperial teve seu caminho livre até Assunção, passando a bombardear a capital inimiga. As tropas terrestres, porém, não conseguiam avançar, pois os paraguaios tinham se entrincheirado ao longo do Arroio Piquissiri, barrando o caminho para Assunção. Essas defesas eram apoiadas pelos fortes de Lomas Valentinas e de Angostura, este à margem esquerda. As tropas aliadas estavam concentradas em Palmas, em frente às fortificações de Piquissiri. Para vencer o impasse, Caxias desenvolveu uma das mais brilhantes concepções da guerra. Em pleno Chaco, fez contruir uma estrada de 11 km em apenas 23 dias. Nos primeiros dias de dezembro de

1868, três divisões do Exército Brasileiro foram embarcadas na esquadra imperial na margem esquerda do rio, atravessando-o; essas tropas desembarcaram então na margem direita, percorreram a pequena estrada construída até atingirem o porto de Valleta, onde foram reembarcadas, atravessando de novo o rio em direção à margem esquerda, desembarcando nos portos de Santo Antônio e Ipané, cerca de 20 quilômetros à retaguarda das tropas paraguaias em Piquissiri, o que surpreendeu López completamente, já que ele não julgava possível que uma tropa considerável pudesse se deslocar através do Chaco.

A 6 de dezembro de 1868, as tropas iniciaram o avanço para o sul, dando início ao que ficou conhecido como a Dezembroada. Itororó, Avaí e Lomas Valentinas são etapas da vitória aliada. As forças navais, usando o porto de Valleta, mantiveram as tropas de Caxias reabastecidas. A queda de Lomas Valentinas levou à de

O Brasil pagou um alto preço pela guerra. Dos cerca de 160 mil brasileiros que nela tomaram parte, 50 mil perderam a vida e cerca de mil ficaram inválidos

Angostura. A 30 de dezembro, López e um pequeno contingente de paraguaios fugia para o norte. Nos primeiros dias de janeiro de 1869, Assunção foi ocupada e, em termos políticos, a guerra estava encerrada. Entretanto, ela só o seria definitivamente a 1º de março de 1870, quando uma lançada do cabo Chico Diabo pôs fim à vida de Solano López em Cerro Corá.

O Brasil pagou um alto preço pela guerra. Dos cerca de 160 mil brasileiros que nela tomaram parte, 50 mil perderam a vida e cerca de mil ficaram inválidos.

Da mesma forma que em outros conflitos no século XIX, as altas taxas de mortalidade foram uma consequência das péssi-

mas condições de higiene reinantes e da má alimentação das tropas, o que facilitou a propagação de doenças que, mais que os combates, causaram os óbitos. O cólera possivelmente foi o maior responsável pelas baixas.

O Império do Brasil gastou, nos cinco anos de guerra, quase o dobro de sua receita, sendo necessário angariar empréstimos no Banco de Londres e nas casas Baring e Rotschild. Não se pode dizer o mesmo da Argentina, que muito se beneficiou com as compras feitas pelo Brasil em Entre-Rios e

Corrientes, incluindo gado, mantimentos e outros produtos essenciais para as tropas.

Infelizmente, o avanço tecnológico na construção naval, que teve lugar durante o conflito, não teria continuidade, já que as dificuldades financeiras do País impediram que a esquadra se renovasse. O Brasil não acompanhou as mudanças que tiveram lugar no resto do mundo e veria, a partir do fim da Guerra do Paraguai, o seu poder naval se deteriorar inexoravelmente, o que só iria se reverter com a efetivação do Plano Naval de 1906.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS>; Guerra do Paraguai; História do Brasil;