

Entre a vela e o vapor, entre a madeira e o ferro: a transição, a construção e a ação dos Ironclads¹ na Marinha Imperial Brasileira 1850-1865*

Between the sail and steam, between the wood and iron: the transition, the construction and the action of Ironclads in the Brazilian Imperial Navy from 1850 to 1865

Johny Santana de Araújo

Doutor em História Social (UFF); Mestre em História do Brasil (UFPI); Bacharel e Licenciado em História (UFMA), Professor do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil – PPGHB e da graduação ambos na Universidade Federal do Piauí – UFPI.

RESUMO

O artigo pretende analisar como se deu a construção e a evolução do poder naval brasileiro na transição entre a primeira metade e a segunda metade do século XIX, levando em conta o aprimoramento e a rápida mudança dos padrões de guerra naval. O avanço tecnológico, em nosso entendimento, foi responsável pela hegemonia naval brasileira no atlântico sul, nas fases anteriores e durante a guerra da tríplice aliança, sobretudo após a batalha do Riachuelo, fazendo da Marinha Imperial Brasileira uma das mais respeitadas do mundo.

PALAVRAS-CHAVE: Navios de Guerra, Marinha Imperial Brasileira, Conflitos Platinos, Projeção Naval

ABSTRACT

This article intends to analyze the construction and evolution of the Brazilian naval power in the transition between the first half and the second half of 19th century, considering the improvement and the rapid change of the naval war standards. We understand that the technological advance was responsible for the Brazilian naval hegemony in South Atlantic in the earlier stages during the war of the triple alliance, mainly after battle of Riachuelo. After this war the Brazilian Imperial Navy became one of the most respected in the world.

KEYWORDS: War ships, Imperial Brazilian Navy, Platinum Conflicts, Naval Projection

* Artigo recebido em 15 de maio de 2015 e aprovado para publicação em 01 de junho de 2015.

A NECESSIDADE DE ADEQUAÇÃO DE UMA NOVA MARINHA E O AMADURECIMENTO DE UM PODER NAVAL

Em 1862, quando a Guerra da Secessão havia atingido o seu segundo ano, um dos eventos mais incríveis havia acontecido: a famosa batalha em Hampton Roads, entre o navio *Monitor* e a fragata de ferro *Merrimac*.² De certa forma, o combate trouxe algumas das mais importantes reflexões a respeito da guerra no mar naquele momento, era a transição tanto da construção dos navios quanto da própria forma de fazer a guerra naval, era a transição das frotas de navios de madeira para os navios de ferro ou Ironclads.

De acordo com Lenton, o desenho dos vasos de guerra permanecia praticamente inalterado durante quatrocentos anos, mas estava sofrendo uma profunda transformação em meados do século XIX, graças a combinação da introdução do ferro e da máquina a vapor. A partir disso, houve uma verdadeira revolução no desenho dos navios.³

Os navios armados com canhões no costado estavam sendo superado por novos conceitos que levavam em consideração a introdução de canhões dispostos em torres. O vapor já era utilizado em larga escala, graças a igualmente revolucionária invenção de Robert Fulton, a marca do desenvolvimento tecnológico se fazia presente tal como nos aponta Hobsbawm, havia “[...] 22 mil navios a vapor do mundo em 1882, [...] ainda mais potentes como máquinas que as locomotivas.”⁴

Os navios de ferro idealizados como substitutos aos de madeira também demonstravam um exemplo claro dessa nova forma de pensar a guerra naval que já estava em voga na Europa muito particularmente na França e na Inglaterra.

Contudo, uma revolução na construção náutica já se fazia presente no mundo, era a concepção do então moderno navio HMS *Warrior*, o seu projeto original previa a possibilidade de carregar pelo menos quarenta canhões para projéteis de 68 libras, montados em carretas numa bateria parcialmente blindada. A proporção em que o projeto avançava o seu armamento foi modificado antes do término da construção, sendo as

carretas substituídas por pivôs deslizantes que projetavam um arco de ação de vinte cinco graus.⁵

As diversas modificações que ainda aconteceram no *Warrior* e o desenvolvimento paralelo de outros navios nas demais esquadras europeias também refletiriam na construção naval no Atlântico Sul, que serviriam ao longo do ano de 1865 de modelo para embates na guerra naval, entre eles o que correu em Riachuelo.

Depois da segunda metade do século XIX, com o forte desenvolvimento da engenharia mecânica combinada com a engenharia naval, a introdução de novas formas de propulsão, a alternância das rodas para hélice, o desenho dos navios, das casamatas para a colocação de canhões e a própria modificação no modelo dos canhões com a introdução da retrocarga, trouxe uma nova realidade para as marinhas do mundo.

A preocupação com as novas tendências havia atingido a todos os países, a própria imprensa demonstrava esse avanço. A edição do *New York Times* de 5 de fevereiro de 1896 publicou uma extensa resenha do livro de um autor chamado B. H. Wilson, intitulado “*Iron-Clads in Action. A Sketch of naval Warfare from 1855 to 1895*”. Tamanha era importância dos estudos e o impacto dessa revolução nos meios navais que a introdução do livro era de Alfred Tayer Maham.⁶

A ideia era demonstrar a evolução dos navios de guerra a partir de uma abordagem que levava em consideração novas questões no âmbito estratégico e de emprego tático.

O livro levou em consideração os conflitos ocorridos no período desde a guerra da Crimeia, a guerra civil americana, a batalha de Lissa ocorrida em 20 de julho de 1866 pela unificação italiana, as lições que foram tiradas dos conflitos na América do Sul, a guerra do Paraguai com destaque à batalha do Riachuelo e às operações em torno do complexo defensivo de Humaitá, a guerra da Espanha contra o Chile e Peru, no pacífico, e as batalhas relacionadas a ela Abtao e Calao, ocorridas em 1865, e a guerra do Pacífico entre o Chile e o Peru em 1879.⁷ O livro comentado pelo jornal demonstrava igualmente como a modernização era cada vez mais presente nas armadas mundiais naquele momento.

“UM SÓ CALIBRE”: OS ANOS 50, AS OPERAÇÕES NO PRATA E AS PRIMEIRAS MUDANÇAS NO BRASIL

As operações militares no Prata nos anos 50, e posteriormente a guerra contra o Paraguai, de certa forma contribuíram muito para o fortalecimento de uma força naval brasileira poderosa na América do Sul, um elemento pesava muito nesse contexto, a busca por uma independência mesmo que parcial no incremento de seus meios.

Quando Pedro I abdicou em 1831, ele deixou uma armada composta de dois navios de linha e dez fragatas, além de corvetas, navios a vapor, e outros navios perfazendo um total de 80 navios de guerra em tempo de paz.⁸

No período da regência, houve uma redefinição dessa força como atesta o relatório do então ministro dos Negócios da Marinha, Joaquim José Rodrigues Torres, do ano de 1833, que praticamente apelava para que houvesse uma série de melhorias para a Marinha, uma delas tratava sobre a “[...] adoção de um só calibre para todas as baterias [...]” para os canhões da armada, e para que fossem melhores utilizados os recursos nas “[...] fábricas de fundição [...]”.⁹ Para, além disso, fez uma série de observações sobre a construção de navios nos arsenais das províncias e das irregularidades em que eram feitos as embarcações.

Durante o reinado de 58 anos de Dom Pedro II, a Marinha do Brasil alcançou a sua maior capacidade em relação às demais forças navais do mundo.¹⁰ O Arsenal da Marinha foi melhorado e a navegação a vapor foi adotada. O Brasil rapidamente modernizou seus navios da frota oceânica, inclusive com a aquisição de embarcações no exterior, e ao mesmo tempo aprimorou a construção de vasos nos estaleiros locais, substituindo os meios mais antigos.

Com a transição política ocorrida no império, a elevação da maioria do Imperador nos anos de 1840 a 1850 e a série de mudanças no Estado ocorridas naqueles anos, houve um relativo desenvolvimento da economia Brasileira, com o redirecionamento dos investimentos de capitais no país que começava a experimentar um novo surto de desenvolvimento.

A ampliação da cultura cafeeira e a nova direção apontada pela economia com a introdução de outros setores mercantis, além da protoindustrialização, o Estado imperial passou a arrecadar mais,¹¹ fazendo com que houvesse uma ampliação no desenvolvimento de uma nova marinha de guerra, em sintonia com o que havia de mais moderno na indústria naval.

A transição também se fazia presente na modificação do padrão de construção, processo que o império tentou acompanhar e que de certa maneira estava em sintonia com as demais marinhas do mundo. Mas, durante certo tempo na marinha imperial, criou-se uma grande dúvida sobre que caminho devia ser seguido, a vela ou o vapor, porque se defendia a manutenção de navios a vela que se encontravam conservados, e para o qual havia condições técnicas para a sua manutenção; por outro lado, havia quem defendesse uma atualização completa dos navios por meios mais modernos sem razão de que poderiam fornecer maior volume de fogo.¹²

A esquadra imperial tinha um papel crucial na política externa do império brasileiro no Prata, era um elemento de dissuasão dentro de um cenário político caracterizado pela instabilidade.¹³

Nesse contexto, a construção de uma marinha segura por meio do estabelecimento de uma indústria naval era um elemento essencial para a projeção dos interesses brasileiros no Atlântico Sul.

O Arsenal de Marinha da Corte teria um papel fundamental nesse processo que desde 1822 retomou “[...] a construção naval com o lançamento da corveta *Campista*, em fevereiro de 1827. Seguiu ativamente, construindo navios até 1890, período em que foram lançados ao mar 46 navios, incluindo quatro encouraçados e quatro cruzadores.”¹⁴ Por todo esse período, o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro apontou uma nova fase de desenvolvimento na construção naval.

Quando ocorreu a elevação do Imperador Pedro II a maioria em 1840, a Marinha Imperial possuía mais de 90 navios de guerra: seis fragatas, sete corvetas, seis brigues, oito brigues-escunas, 16 canhoneiras, 12 escunas, sete patachos, seis barcas diversas a vapor, três navios de transporte (charruas),



dois lugres armados, dois cúteres e treze barcos maiores (lanchões armados).¹⁵

Na época do governo argentino de Juan Manuel Rosas, o grande temor do estado imperial era a possibilidade de reconstrução do antigo Vice-Reino do Prata. Nessa conjuntura, houve uma conjugação de objetivos políticos para impedir a consecução desse projeto.¹⁶ A Marinha Imperial era um dispositivo vital para a garantia da manutenção dos interesses do império na região.

Com sérios problemas diplomáticos, Rosas, que havia sofrido uma tentativa de intervenção militar Anglo Francesa,¹⁷ conseguiu contornar a situação levando a ação ao fracasso, com grandes perdas para as forças navais inglesas e francesas na Batalha de Vuelta de Obligado, tornando a política de Rosas mais fortalecida em relação à região platina.¹⁸

Quatro anos após a malograda ingerência Anglo Francesa, o governo brasileiro enviou à Argentina uma força naval com 17 navios de guerra, sendo: um navio da linha, 10 corvetas e seis navios a vapor, comandados pelo Almirante John Pascoe Grenfell¹⁹.

A frota brasileira que transportava as tropas para o teatro de operações conseguiu passar pela linha de defesa argentina enfrentando a artilharia do General Lucio Mansilla,²⁰ composta de 16 poderosos canhões, que estava instalada no passo do Tonelero juntamente com 2 mil fuzileiros, Mansilla havia sido o mesmo que causara em 1845 sérios danos aos ingleses e franceses em Vuelta de Obligado. A vitória brasileira foi decisiva, pois determinou o fim do governo de Rosas em Monte Caseros.

Em 1851, a Marinha Imperial tinha em torno de 61 navios, eram muito variados dentre os quais havia 36 navios armados a vela, 12 navios a vapor, sete navios a vela desarmados e seis transportes a vela.²¹

Aquela foi uma época de muitos progressos na tecnologia de construção naval. O Arsenal, naquele período, construiu de forma pioneira os primeiros navios a hélice e de cascos metálicos, a exemplo a canhoneira *Ipiranga*, que foi lançada ao mar em 1854. No mesmo arsenal foram construídos em tempo recorde os primeiros grandes encouraçados da época na América Latina, o *Ta-*

mandaré e na sequência o *Barroso*, ambos lançados ao mar em 1865 com uma singela diferença de menos de um mês um do outro. No mesmo período seria construído ainda o encouraçado *Rio de Janeiro*.²²

Mais de uma década depois, a Armada foi uma vez mais modernizada e sua frota de veleiros antigos foi convertida para uma frota de 40 navios a vapor armados com mais de 250 canhões.²³ Foi uma época de intenso planejamento, surgiram novos conceitos para os navios de guerra que foram aplicados nos arsenais do país principalmente no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, ou em arsenais particulares, que permitiram ao Brasil manter certo grau de competitividade com as demais nações.²⁴

O oficial da Armada Imperial, Joaquim Raimundo de Lamare, quando assumiu a pasta da Marinha, rapidamente enxergou a necessidade de introduzir um novo pensamento que estava então em voga em termos de guerra naval, e habilidosamente conduziu um processo de modernização que seria de grande importância para o fortalecimento da Marinha Imperial Brasileira, ao ponto de colocá-la em um patamar nunca antes alcançado.

Embora ele só houvesse ocupado cargos de presidente de Província como a do Mato Grosso deixando apenas em 1859, para ocupar a pasta da Marinha, a sua experiência como militar o possibilitou vislumbrar a necessidade de implantar profundas reformas que pudessem agregar mais poder a esquadra imperial.

Uma das importantes iniciativas de Raimundo de Lamare foi a determinação de enviar à Europa um oficial da Marinha chamado Napoleão João Batista Level, particularmente à França, para realizar levantamentos sobre as novas concepções e progressos na construção naval, ao tempo em que solicitou a outro oficial que se encontrava em estudo na Inglaterra, o Capitão Tenente Henrique Antônio Baptista, para preparar um extenso relatório a respeito dos avanços no campo da indústria naval. A maior preocupação de Raimundo de Lamare, se traduzia em dotar a Marinha de meios que pudessem garantir a integridade do Império, sobretudo nas águas do Prata.²⁵

Em 1862, ano do combate de Hampton Roads, Raimundo de Lamare havia observado no embate a importância das novas concepções de desenho e engenharia naval. Os navios USS *Monitor* e CSS *Merrimac*, tal como o HMS *Warrior* e o Navio francês *Couronne*, influenciariam de forma determinante a construção de navios em fins do século XIX. O *Monitor* passou a designar então uma nova categoria de vasos de guerra, cuja característica seria o casco baixo, o acionado por motor a vapor, sendo totalmente revestido de chapas de ferro.²⁶

Em relatório apresentado à câmara imperial em 1862, o ministro procurou justificar a necessidade de reequipar a esquadra imperial, seguindo os parâmetros de avanços das modernas marinhas de guerra.²⁷ Dentre eles, mandar construir os primeiros navios couraçados movidos a hélice, que já estavam sendo desenvolvidos na Inglaterra.

“AO MESMO TEMPO CASAMATA E NAVIO, FORTALEZA E ARIETE”: A CONSTRUÇÃO NAVAL EM TEMPO DE GUERRA

A visão de Raimundo de Lamare sobre a revolução dos encouraçados era muito criticada na Câmara dos Deputados, os debates em torno da proposta de modernização da Marinha eram bastante calorosos em 1862, o estado imperial certo da política armamentista desenvolvida pelo estado paraguaio levou em consideração as deficiências acusadas pelos informes referentes ao poder de fogo da flotilha do Mato Grosso, o que dá a entender que havia um abandono desta em detrimento da esquadra oceânica. A referida sessão da Câmara era uma resposta ao Relatório de 1862.

O Conselheiro Tavares Bastos analisando o relatório do Ministério dos Negócios da Marinha lembrou, sobre um dos navios, a canhoneira *Anhambahy*, ao referir-se ao fato de que a mesma somente tinha “duas bocas de fogo, [...] acrescenta que a artilharia não está montada.”²⁸

Bastos observou ainda criticamente que os demais navios não estavam devidamente preparados para qualquer ameaça, e, o que é pior, as tripulações não estavam adequada-

mente preparadas para qualquer eventualidade, ao afirmar: “V. Ex. conhece a distância que separa o marinheiro do artilheiro.”

Tavares Bastos, muito duramente, advertiu que a “[...] esquadilha de Mato Grosso existe sem artilharia, isto é, os navios são meros paquetes”.²⁹ E foi categórico ao concluir: “[...] não temos marinha em Mato Grosso, nem no Rio da Prata; as informações dadas pelo governo me fazem acreditar que a nossa esquadra se acha no mais miserável estado.”³⁰

Diante da possibilidade de conflito que se aproximava o conselheiro novamente chamou atenção indagando para o fato de que: “Isto posto, como nos haveremos no caso de um conflito entre o Império e o Paraguai, que de seus estaleiros tem lançado ultimamente alguns oito bons vapores de guerra?”³¹

O Conselheiro Tavares Bastos em razão de questões políticas não poupou críticas, mas, julgamentos à parte, a esquadra imperial já representava uma força de dissuasão respeitável na região do Prata, a questão se dava em relação à flotilha do Mato Grosso.

Havia ainda a grande dúvida: caso a Marinha tivesse de enfrentar combates internos no Rio Paraná ou no Paraguai, como isso se daria, tendo em vista que a Marinha possuía navios oceânicos. Em relação ao Paraguai havia ainda a fortaleza de Humaitá e as diversas fortificações nas curvas do Rio Paraná. A dúvida de muitos era como deslocar navios de calado profundo oferecendo o perfil alto de seus costados para os canhões de fortificações paraguaias.

Embora as observações de Tavares Bastos fossem carregadas de ironia, as colocações Raimundo de Lamare no relatório eram perfeitamente corretas, se levar em conta os desafios que a Marinha Imperial teria pela frente para apoiar as operações do exército e para fazer frente a fortaleza de Humaitá.

Bastos ressaltou o interesse de Raimundo de Lamare sobre os navios encouraçados, segundo o conselheiro, o Ministro da Marinha estaria “[...]deslumbrado pela notícia do último combate em Norfolk, na América do Norte, o Sr. Ministro [...] parece surpreendido com a notícia, e tece ao *Merrimac* e ao *Monitor* um elogio pomposo”.³²

Diante da realidade que possivelmente o país enfrentaria, em um rio com uma esquadra presumivelmente razoável como a do Paraguai, e uma fortaleza como a de Humaitá, fortemente guarnecida por canhões de grande potência, semelhante aos que a Marinha já havia provado em 1851 em Tonelero, Bastos foi taxativo:

O Sr. Ministro não duvida dizê-lo, está decidido pelos navios encouraçados do systema *Monitor*. Eis suas palavras: 'A machina de guerra americana, ao mesmo tempo casamata e navio, fortaleza e aríete (*Monitor*), ameaça de completo e total aniquilamento as mais fortes esquadras'.³³

Em 21 de janeiro de 1865, ocorreu uma das reuniões do Conselho de Estado para discutir as questões relativas ao Prata. Naquele dia trataram de dois temas bastante importantes: o conflito com o Paraguai e a aplicação de verbas destinadas à campanha, a questão principal girava sobre a quem deveria recair a maior parte do financiamento.

A importância que a esquadra teria naquele contexto foi tomada em consideração porque representava a garantia da manutenção dos interesses do império no complicado jogo de geopolítica que havia sido instalado na bacia do Prata em 1864.

Tendo em vista a urgência da situação, as questões relativas às forças navais em operação entraram no debate. Foi feita uma exposição pelo visconde de Abaeté sobre a situação deficitária da economia, e no decorrer desta foram defendidas as medidas que julgava necessário para a arrecadação de fundos, para a contenção de despesas e para a não diminuição da verba do Exército e da Marinha:

É manifesto que só o Poder Legislativo é competente para decretar os meios de suprir este déficit, habilitando ao mesmo tempo o Governo com todos os recursos precisos para satisfazer, como lhe cumpre, as despesas e necessidades da guerra. É isto o que se declara e reconhece no

aviso expedido pela presidência do Conselho de Ministros. Firme nesta verdade constitucional, parece-me entretanto que os meios que naturalmente se oferecem são os seguintes: 1º redução de despesas; 2º criação de impostos; 3º empréstimo. A redução de despesas que não recaísse principalmente nos Ministérios da Guerra e da Marinha [...].³⁴

Em decorrência da situação de emergência, foi lembrado ainda que a Marinha estava executando uma ação preventiva no Uruguai, e que seria incoerente a retirada de verbas para a manutenção da mesma.³⁵ Uma vez que isso havia sido cogitado.

O preocupante era que a Marinha imperial naquele momento passava, como vimos, por um momento de transição. A retirada de verbas acarretaria em uma imensa dificuldade para a manutenção de um processo que já havia sido iniciado desde o fim dos anos cinquenta:

[...] pretender diminuir as despesas da guerra e da marinha, as quais pelo contrário devem aumentar-se tanto quanto por necessário à defesa do País e à ação agressiva a que foi provocado, e que deve empregar-se com a maior celeridade e eficácia.³⁶

A hegemonia do poder naval brasileiro na região era questão de ordem, tendo em vista que as marinhas de Uruguai e Argentina ainda eram células incipientes do que um dia seriam, diante do forte aparato militar construído pela República do Paraguai, a ameaça de ampliação, modernização ou incremento de suas forças armadas representavam uma realidade que levaria ao desequilíbrio de forças na bacia do Prata.

No início de janeiro de 1865, o clima geral de guerra havia se espalhado nas províncias do país. No Maranhão, por exemplo, uma intensa mobilização elevou os ânimos da população e das autoridades que haviam sido alertadas por um ofício do Ministério dos Negócios da Marinha, dirigido à capitania dos portos de São Luís, para que fossem adotadas medidas preventivas para

deter qualquer navio de guerra com tripulação inglesa que viesse da Europa com destino ao Sul.

Suspeitava-se de que seriam os encouraçados de guerra que o governo do Paraguai havia mandado construir na Inglaterra. Assim, em resposta ao ofício enviado pelo então ministro da Marinha, conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima, o presidente da Província, Ambrozio Leitão da Cunha, informou que caso atracassem em São Luís ele faria todo o possível para manter no porto da cidade os referidos navios, negando-lhes combustível e provisão.³⁷

“SOB O FOGO MAIS VIVO[...]”: A REALIDADE DE GUERRA NO PARAGUAI

Em princípios de 1864, o Brasil encontrava-se em crise política aberta com a República Oriental do Uruguai, em decorrência do posicionamento político do partido *blanco* em relação ao Império. No mês de abril de 1864, o governo imperial enviou o Conselheiro José Antônio Saraiva em missão diplomática especial ao Uruguai, acompanhado de uma força naval sob o comando do Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa.

As primeiras operações da Marinha brasileira na região do Prata iniciaram após o fracasso da Missão Saraiva. A frota brasileira estava ancorada em águas territoriais uruguaias, com uma força composta de doze navios de guerra a vapor: uma fragata, seis corvetas e cinco canhoneiras.³⁸ Desde 21 de julho de 1864, o Vice-Almirante Marques Lisboa, barão de Tamandaré, comandante em chefe das forças navais e terrestres brasileiras, havia recebido instruções do ministro dos negócios da Marinha sobre como proceder em relação aos orientais.³⁹

Em 11 de agosto de 1864, o mesmo Tamandaré recebeu ordens de Saraiva para iniciar as operações de retaliação. Os navios de guerra brasileiros foram destacados para as cidades uruguaias de Paysandu, Salto, Colônia a fim de “proteger indivíduos brasileiros”.⁴⁰ Uma das primeiras providências de Tamandaré foi exigir que os navios de guerra a vapor da marinha uruguia, *Villa del Salto* e *General Artigas*, continuassem atracados em suas docas.⁴¹

Com um horizonte de guerra maior pela frente, houve algumas dificuldades de ordem diplomática envolvendo países europeus para o fornecimento de navios e armamentos, pois é fato que o governo brasileiro estava de relações cortadas com a Inglaterra o que levou o Império a recorrer a outros países.

O governo da França manteve-se neutro em relação ao conflito, e apesar da antipatia mútua entre o embaixador francês em Assunção e Solano Lopes, a dita neutralidade francesa havia mesmo era dificultado temporariamente o recebimento do encouraçado *Brasil* pela Marinha Imperial, que o havia encomendado a um de seus estaleiros.⁴²

Em fins de 1864, a Marinha sob o comando do Almirante Marques Lisboa, o barão de Tamandaré havia neutralizado o Estado uruguaio, mas o grande desafio da esquadra imperial estacionada no Rio Paraná às ordens do Almirante Barroso seria aniquilar a força naval da Marinha paraguaia em Riachuelo.

A frota paraguaia que o Almirante Barroso iria enfrentar deixou Humaitá, na noite de 10 de junho de 1865, dirigindo-se ao porto de Corrientes. De acordo com as memórias do então Tenente Antônio Luís von Hoonholtz, o futuro barão de Tefé comandante da *Araguary*,

[...] os paraguayos estavam ha muito de posse dessa cidade Argentina, de onde, a 25 de maio ultimo haviam sido desalojados e varridos para o interior pela artilharia da esquadra brasileira que protegeu as forças alliadas de desembarque.⁴³

O presidente Solano López havia dado ordens específicas que eles deveriam se aproximar furtivamente antes do amanhecer dos navios brasileiros ancorados e a atingi-los nas primeiras horas da madrugada do dia 11. A missão dos navios da Marinha do Paraguai era abordar a frota Imperial, pois segundo George Thompson:

As ordens recebidas pelos comandantes eram aparecer diante dos brasileiros ao clarear do dia, e

passar ao largo deles; então dando volta em seguida, cada vapor paraguaio deveria alinhar-se com um vapor brasileiro e, havendo disparado todos os seus canhões bem como o da chata, que alguns dos barcos rebocavam, abordar os vapores brasileiros e apoderar-se deles.⁴⁴

Para a missão, o Presidente López enviou nove navios, *Tacuari*, *Ygureí*, *Marqués de Olinda*, que havia sido capturada ao Brasil, *Paraguari*, *Salto Guairá*, *Rio Apa*, *Ypora*, *Pirabebé* e *Yberá*; esta última apresentou problemas mecânicos e não participou da ação, o grupo de batalha estava sob o comando do Capitão Meza, que encontrava-se bordo do *Tacuari*.⁴⁵

Segundo o barão de Tefe “[...] os inimigos eram muitos e valentes, guarnecendo uma esquadra de 14 unidades das quaes 8 vapores de guerra e 6 baterias fluctuantes guarnecidas de canhões de calibres 68 e 80.”⁴⁶

A frota chegou a Corrientes depois do amanhecer, no entanto, devido a um denso nevoeiro, o plano ainda era executável já que na maioria, se não todas, as forças brasileiras ainda estavam em terra.⁴⁷

No meio da neblina seguia a esquadra paraguaia, enquanto os navios brasileiros da 2ª e da 3ª Divisões estavam ancorados próximo à margem. Além das armas dos seus navios, os paraguaios haviam ainda enviado a artilharia do exército para a borda do rio.

Caso qualquer um dos navios brasileiros conseguisse rechaçar a abordagem, e escapasse da força Paraguai, teria a sua retirada cortada pelas baterias previamente assestadas no barranco sobre o Riachuelo, a duas léguas abaixo da cidade de Corrientes.⁴⁸ Dentro desse arranjo havia ainda as baterias de foguetes Congreve,⁴⁹ também localizadas nas margens, se a operação lograsse êxito, as forças navais brasileiras teriam sido privadas de importantes unidades no início da guerra.

Era uma manhã de domingo de 11 de junho de 1865, por volta das 8,30 horas, após ter sido arriado o sinal de rancho, prepararam-se as “[...] toldas do *Amazonas* e do *Jequitinhonha* para a celebração da Missa”. Nas palavras de Tefe:

O dia 11 de junho, que era domingo da Trindade, amanheceu fresco, sereno e iluminado por um só brilhante e resplandecer n'um céu sem nuvens. Como de costume, terminada a baldeação preparava-se o navio [*Araguary*] para a mostra geral que eu devia passar depois do almoço da guarnição.⁵⁰

Perto das 9 horas, a canhoneira *Mearim*, navio de vanguarda e de prontidão avançada, içou o sinal de inimigo à vista, e logo após outro sinal: os navios avistados são em número de oito. Na *Araguary* de “[...] súbito o Guarda-Marinha Rodrigo de Lamare, que estava de quarto, gritou-me, abrindo a *gayúta* — ‘Commandante, o navio da vanguarda faz signal de inimigo à vista!’.”⁵¹ O Almirante Barroso, a bordo da Fragata *Amazonas*, fez o primeiro sinal Preparar para o combate.

Apesar de possuir navios melhores e em número maior, a ferocidade e rapidez do ataque paraguaio deixaram as forças navais brasileiras assustadas, desordenadas e em evidente desvantagem tática.

A frota paraguaia passou em frente aos navios brasileiros e dispararam várias vezes sem haver resposta dos navios brasileiros. A frota brasileira largou o ancoradouro no encalço dos navios paraguaios, que recuaram para junto da margem norte. Os navios passaram em uma linha paralela à frota brasileira e continuou a jusante. Segundo Pereira da Costa, “os navios, paraguayos tinham tomado aquella posição, porque intelligenciados [necessariamente] com a terra, procuravam abrigar-se nos flancos de uma bateria de terra mascarada com arvoredos, e que de bordo não era possível ver.”⁵²

A manobra da Marinha do Paraguai era uma emboscada para envolver a força brasileira que acabou caindo nela. Na perseguição, os navios brasileiros aproximaram muito da borda do rio, e ficaram à mercê da artilharia que os paraguaios tinham assentado em terra. A força brasileira desarticulou-se e como os navios da esquadra eram inadequados à navegação no rio, acabaram encalhando nas águas do Riachuelo.

A batalha na metade do dia transformou-se numa grande desordem. A opção tomada pelo Almirante Barroso foi usar a vantagem

do tamanho dos navios da esquadra para abalroar as embarcações paraguaias.

Nesta posição a montante do tempo, Barroso decidiu virar a maré da batalha com uma medida desesperada. O primeiro navio paraguaio que enfrentou a *Amazonas* foi o *Paraguarí* que foi abalroado e posto fora de ação.⁵³ Em seguida, ele bateu *Marquez de Olinda* e o *Salto*, e afundou uma "chata".⁵⁴ Neste ponto, a *Paraguari* já estava fora de ação. Aproveitando a desordem, os navios paraguaios novamente tentaram se aproximar das forças brasileiras, com a intenção de abordar os navios, com fins de agregá-los à esquadra do Paraguai. Em carta para Marques Lisboa, Barroso explicou a manobra e a razão para tê-la realizado:

Puz a proa sobre o primeiro, e o esmigalhei, ficando completamente inutilizado com água aberta, e indo pouco depois a pique. Segui a mesma manobra com o segundo, que era o Marquez de Olinda, inutilizei-o; e depois ao terceiro, que era o Salto, o qual ficou no mesmo estado. [...]« Exm. Sr. almirante, todas estas manobras eram feitas sob o fogo mais vivo, quer dos navios e chatas, quer das baterias de terra e fuzilaria de mil espingardas. « Nossa intenção era destruir por esta fôrma toda a esquadra paraguaya, antes que descesse ou subisse [...].⁵⁵

Foi uma decisão vital para o desfecho da batalha, que ora tendia a favor dos paraguaios, pois estes possuíam uma quantidade maior de homens que atuariam na missão de abordagem.

Manuel Trujillo, um dos soldados paraguaios que tomaram parte na batalha do Riachuelo, recordou que, durante o combate, as tropas terrestres que tinham a missão de abordar os navios da frota brasileira estavam gritando "vamos abordar os barcos a vapor! Viemos a fim de embarcar neles e não para ser morto no convés!"⁵⁶

As táticas pouco comuns dos brasileiros acabaram por deixar atônitos os paraguaios que sem capacidade de resposta tiveram que ao fim do dia se retirar com os quatro navios que ainda possuíam, um deles o *Ta-*

quari. Posteriormente, os paraguaios recuperaram o *Paraguari*, que havia sido construído na Inglaterra.⁵⁷ Tefé observou o estado de destruição da nau capitânia inimiga.

[...] um momento da mais terrível confusão n'aquelle grupo de navios envolvidos pelo fumo espesso e onde o estampido dos tiros e o berreiro dos paraguayos eram de ensurdecer [...] Mas a *gentil Araguay* passou óvante, e si perdi mais dous homens e tive as bordas, os escaleres e até o convéz crivados de mais balas, por sua parte a capitânea inimiga soffreu enormes perdas.⁵⁸

A batalha do Riachuelo foi um momento de guinada para o Império, o conflito até aquele momento parecia beneficiar a República guarani. Ao perder o controle do Rio Paraná, que representava o eixo entre o Paraguai e as tropas invasoras no sul do Brasil e no Uruguai, após a vitória da esquadra brasileira, refreou o ímpeto da ofensiva inimiga, e a guerra passaria a ser disputada em território paraguaio.

A vitória foi fundamental para os aliados, que a partir de então conseguiram controlar os rios da bacia platina até as proximidades com o Paraguai, garantindo todo o apoio logístico às forças de terra e impedindo qualquer ligação do Paraguai com outros países.⁵⁹

Em 1866, a ideia de utilizar navios como aríete foi mais uma vez posta em prática na Batalha naval de Lissa pela marinha italiana contra a marinha austro-húngara, o navio tendo a proa usada como aríete, dotado de um esporão,⁶⁰ foi um conceito praticamente apropriado em combates navais de então. As lições de Riachuelo acabaram moldando o aprimoramento dos navios de combate tal como os que se defrontaram em Lissa.

Quanto à guerra com o Paraguai, em decorrência dos desafios, a Marinha foi de sobremaneira ampliada em termos de equipamento com a aquisição de 20 couraçados e seis monitores, estes últimos totalmente fabricados no Brasil e dispunham de um efetivo médio de pelo menos 9.177 militares que lutaram no conflito ao longo de cinco anos.⁶¹

A imprensa em várias províncias construiu a ideia de que a guerra seria breve, grande parte em razão da destruição da esquadra paraguaia,⁶² o que ficou evidenciado pelas centenas de editoriais e matérias dedicadas à batalha do Riachuelo. A fé de uma vitória rápida se concentrava na capacidade bélica da frota imperial e no tremendo efeito prático e psicológico desta, o jornal *A Situação*, em edição de 27 de julho de 1865, afirmou que:

A questão que se debate nas águas do Paraná é de grande alcance para o futuro político do Brasil [...] Tido [como] primeira potencia terrestre e marítima da América do Sul, a Europa aguarda o resultado da luta para a marcha da sua política.⁶³

Ao longo de 1866, o jornal *Publicador Maranhense* igualmente noticiava a guerra com grande enfoque nas correspondências, publicando cartas particulares, como a de um guarda marinha maranhense endereçada ao seu irmão que residia em São Luís. O referido guarda participou da batalha do Paso de Cuevas e fazia parte da tripulação da canhoneira *Ivai*, que nessa operação estava na vanguarda da força de combate da divisão brasileira. O jornal deu grande destaque ao episódio, sobretudo pela expectativa do marinheiro em relatar a ação de que participou. A carta foi escrita da província argentina de Corrientes, uma das principais bases de operações das forças da Tríplice Aliança após Riachuelo:

[...] A Ivahi, garbosa pela honra recebida, marchava a toda força com aguarnição á postos, prompta para o combate por mais desigual que fosse. O prazer, a alegria, brilhavão nos olhos dos nossos valentes soldados: era geral o entusiasmo [...] sou maranhense, não quero por isso fazer elogios ao commandante Santos, porque sendo nosso comprovinciano, pode suppor-se que seja apaixonado tudo quanto se disser em seu louvor no desempenho desta commissão".⁶⁴

O sentimento de nacionalidade já vinha sendo explicitamente trabalhado nos jornais há muito tempo, inclusive no tocante à competência industrial do país, ressaltando o grau de independência na fabricação de material bélico, uma vez que o país encontrava-se de relações cortadas com a Inglaterra em decorrência da Questão Christie, e este era um dos principais fornecedores da Marinha até 1863, segundo o jornal *O Paiz* em edição de 24 setembro de 1864:

A repartição da Marinha brasileira encomendou há pouco tempo a construção de uma corveta encouraçada [...] satisfazemo-nos e felicitamo-nos de que nossos recursos em construcções navaes sejam conhecidos e apreciados pelo Brasil, como já o são os productos de nossas fabricas [...].⁶⁵

Pelo fim da guerra em 1870, a Marinha imperial brasileira durante a guerra havia perdido cinco navios, mas possuía ao todo em torno de 94 navios de guerra modernos, dentre esses havia dezesseis encouraçados, tinha um efetivo de 6.474 homens e 237 canhões. Na zona de combate mantinha sessenta navios, com um efetivo de 4.826 homens e 134 canhões, possuía a quinta da marinha mais poderosa do mundo, ficando atrás somente de Inglaterra, Rússia, Estados Unidos e Itália.⁶⁶ Países que haviam igualmente estado em conflito. Naquele momento o Império do Brasil estava no auge de sua capacidade bélica.

CONCLUSÃO

A batalha do Riachuelo marcou um dos pontos altos da guerra, porque neutralizou decisivamente o poder da Marinha do Paraguai no conflito, fazendo com que o peso das ações fosse deslocado para a terra. Pode-se considerar juntamente com Riachuelo três outros momentos áureos das operações navais ao longo do estuário do Prata e Rio Paraná, o apoio logístico e transporte fornecido pela esquadra, a operação dos encouraçados monitores contra as posições paraguaias ao longo das fortificações, e a ação conjunta das

forças navais brasileiras contra o complexo principal de Humaitá.

Numa compressão maior, a evolução dos padrões de construção, de propulsão e de técnicas de combate mostra o quanto a Marinha Imperial encontrava-se em

sintonia com as modernas tecnologias em disposição a outras forças navais, sobretudo as europeias. Encouraçados de ferro, monitores de parapeito baixo, propulsão a hélice, navegação a vapor eram realidades no atlântico sul em fins do século XIX.

BIBLIOGRAFIA E FONTES

Bibliografia

ALMEIDA, Paulo Roberto de. *Formação da Diplomacia Econômica no Brasil: As Relações Econômicas Internacionais no Império*. São Paulo: SENAC, 2001.

CERVO, Amado; BUENO, Clodoaldo: *História da política exterior do Brasil*, 3ª edição, Brasília, Editora UnB, 2008.

COSTA, Francisco Felix Pereira da, *Historia da guerra do Brasil contra as repúblicas do Uruguay e Paraguay*, Rio de Janeiro: Livraria A. C. Guimarães & C., 1870, p. 125.

DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva. *“O Conflito com o Paraguai”*, São Paulo: Ática, 1996.

DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva. *Maldita Guerra: Nova História da Guerra do Paraguai*, São Paulo, Companhia das Letras, 2002.

FERREIRA, Gabriela Nunes. *O Rio da Prata e a consolidação do Estado imperial*, São Paulo, Hucitec, 2006.

GOULARTI FILHO, Alcides. História Econômica da Construção Naval no Brasil: Formação de Aglomerado e Performance Inovativa. *Economia*. Disponível em: http://www.anpec.org.br/revista/vol12/vol12n2p309_336.pdf. Acessado em 9/4/2015.

GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história (1822-1889)*. Rio de Janeiro: IBGE, 1965, Vol. II

HIRSCH, David L. The End Of Wooden Walls: A Comparison Of HMS Warrior (1861) To The USS Monitor (1862). *Vides 2014*. Disponível em: <http://open.conted.ox.ac.uk/resources/documents/end-wooden-walls-comparison-hms-warrior-1861-uss-monitor-1862-david-l-hirsch>. Acessado em 8/4/2015.

HOBSBAWM, Eric J. *A era dos Impérios*. 1875-1914. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SIMÕES DE PAULA, Eurípedes. A Marinha, In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. Declínio e Queda do Império. *História Geral da Civilização Brasileira*, 2ª ed. São Paulo: Difusão Europeia do Livro. 1974.

LENTON, H. T. *Navios de Guerra*. São Paulo: Melhoramentos, 1981.

MACKINNON, L. B. *La Escuadra Anglo-Francesa en el Paraná 1846*, Editorial Libreria Hachette, Buenos Aires, 1957.

MAIA, Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*, 2ª ed, Rio de Janeiro: Cátedra, 1975.

MAHAN, Alfred T. *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*: Boston, Little Brown and Co, 1890

NELSON, James L. *Reign of iron: the story of the first battling ironclads, the Monitor and the Merrimack*. New York: Harper Collins; 2004.

PEREIRA, Roberto, A tradição do AMRJ. *Defesa*, São Paulo: Editora Aero. Ano V, nº 28, 1984.

RIVAROLA, Milda. *La polemica francesa sobre la Guerra Grande*. Eliseo Reclus: la Guerra Del Paraguay; Laurent-Cochelet: Correspondência Consular. Assunção: Editorial Histórica. 1988.

SAGUIER, Ruben Bareiro; MARSAL, Carlos Villagra. *Testimonios de la Guerra Grande. Muerte del Mariscal López*. Asuncion: Editorial Servilibro, 2007.

SALLES, Ricardo Henrique. *Guerra do Paraguai*, Memórias e Imagens. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 2003.

SCHNEIDER, Louis. *A Guerra da Tríplice Aliança Contra o Paraguai*, Porto Alegre, Pradense, 2009.

TEFFÉ, Antônio Luís von Hoonholtz. Memórias do Almirante Barão de Teffé. *A batalha naval do Riachuelo*: contada à família em carta íntima poucos dias depois d'esse feito Rio de Janeiro: Garnier Irmãos, 1865.

THOMPSON, George. *A Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Conquista, 1968.

Fontes

Jornais

O Paiz, 1864; *A Situação*, 1865; *Publicador Maranhense*, 1866; *The New York Times*, 1896.

Documentos impressos

BRASIL. Império. Atas do Conselho de Estado pleno. Ata do conselho de estado, sessão de 21 de janeiro de 1865, v. 04. "O dever do Governo de organizar os meios de guerra contra as repúblicas do Uruguai e do Paraguai."

BRASIL. Annaes do parlamento Brasileiro. 1862, 2º anno, 11ª Legislatura, tomo I.

BRASIL, *Relatório*. Ministério da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1864, "Instrucções dadas pelo ministro da Marinha ao comandante em chefe das forças navaes brasileira no Rio da Prata. N. 18." (anexos), 45, Rio de Janeiro, 21 de julho de 1864. Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI).

BRASIL, *Relatório*. Ministério da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1864, "Officio do ministro brasileiro em missão especial ao comandante das forças navaes brasileiras em operação no Rio da Prata. N. 23" (anexos), 60, Montevideo, 11 de agosto de 1864. Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI).

BRASIL. Ministério da Repartição dos Negócios da Marinha. *Relatório* do Exmº Sr. Joaquim José Rodrigues Torres, Ministro da Marinha, apresentado à Assembléa Geral em 7 de maio de 1834. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2049/000034.html>. Acessado em 8/3/2015.

BRASIL. Ministério da Repartição dos Negócios da Marinha. *Relatório* do Exmº Sr. Manoel Vieira Tosta, Ministro da Marinha, apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 4ª sessão da 8ª legislatura. "N 4 – Quadro dos Navios d'Armada, com as respectivas Lotações para tempo de guerra" (anexos). Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2085/000001.html>. Acessado em 29/4/2015.

BRASIL. *Relatório*. Ministério da Repartição dos Negócios da Marinha. *Relatório* do anno de 1862 que tinha que ser apresentado a assembléa geral legislativa na 3ª sessão da 11ª legislatura, Rio de Janeiro: Typografia Perseverança, 1863. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2096/000001.html>. Acessado em 8/3/2015.

Códices

MARANHÃO. Correspondência do Presidente da Província/Ministro da Marinha, 12/1/1865. Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM).

- ¹ Palavra inglesa que significa literalmente, navios de ferro.
- ² A Batalha de Hampton Roads ocorreu em 9 de março de 1862, no contexto da Guerra de Secessão norte-americana, deu-se em frente de um promontório perto da boca do canal de Hampton Roads na Virgínia chamado Sewell's Point. O canal era o único que ligava a baía de Chesapeake ao mar aberto. Sobre a batalha ver: NELSON, James L. *Reign of iron: the story of the first battling ironclads, the Monitor and the Merrimack*. New York: Harper Collins; 2004.
- ³ LENTON, H. T. *Navios de Guerra*. São Paulo: Melhoramentos, 1981, p. 6.
- ⁴ HOBSBAWM, Eric J. *A era dos Impérios 1875-1914*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 48.
- ⁵ LENTON, Op. cit, p. 10.
- ⁶ Mahan foi o grande teórico da guerra naval no início do século XX escritor do livro *A influência do Poder Naval sobre a História*. Sobre suas teorias ver: MAHAN, Alfred T. *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*: Boston, Little Brown and Co, 1890
- ⁷ The New York Times, *New publications, modern ships on the line*. 5 de fevereiro de 1896.
- ⁸ SIMÕES DE PAULA, Eurípedes. *A Marinha*, In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Declínio e Queda do Império. História Geral da Civilização Brasileira*. 2ª ed. São Paulo: Difusão Europeia do Livro. 1974, p. 266.
- ⁹ BRASIL. Ministério da Repartição dos Negócios da Marinha. *Relatório do Exmº Sr. Joaquim José Rodrigues Torres, Ministro da Marinha, apresentado à Assembléa Geral em 7 de maio de 1833*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, p. 47.
- ¹⁰ MAIA, Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Cátedra, 1975, p. 216.
- ¹¹ Sobre a questão, ver: ALMEIDA, Paulo Roberto de. *Formação da Diplomacia Econômica no Brasil: As Relações Econômicas Internacionais no Império*. São Paulo: SENAC, 2001.
- ¹² Ver: GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história (1822-1889)*. Rio de Janeiro: IBGE, 1965, Vol. II, p. 284-285.
- ¹³ Sobre a importância do poder militar brasileiro, sobretudo o naval como força de equilíbrio no Prata pós-queda de Oribe e Rosas, ver: CERVO, Amado; BUENO, Clodoaldo: *História da política exterior do Brasil*, 3ª edição, Brasília, Editora UnB, 2008, 116-118.
- ¹⁴ GOULARTI FILHO, Alcides. *História Econômica da Construção Naval no Brasil: Formação de Aglomerado e Performance Inovativa, Economia*. Disponível em: http://www.anpec.org.br/revista/vol12/vol12n2p309_336.pdf. Acessado em: 9/7/2015
- ¹⁵ MAIA, Op. cit, p. 210.
- ¹⁶ Sobre a atuação do partido conservador na construção de uma hegemonia do estado imperial no Prata ver: FERREIRA, Gabriela Nunes. *O Rio da Prata e a consolidação do Estado imperial*, São Paulo, Hucitec, 2006.
- ¹⁷ Por outro lado no contexto da administração de Rosas a Confederação argentina havia sofrido uma tentativa de intervenção anglo-francesa, sob pretexto de forçar a abertura do Prata ao comércio externo. O Império já havia observado a possibilidade de intervir em conjunto. CERVO, Amado; BUENO, Clodoaldo: *História da política exterior do Brasil*, 3ª edição, Brasília, Editora UnB, 2008, p. 113. Sobre o fato de uma missão que foi enviada à Europa, ter provocado a intervenção não há concordância na historiografia brasileira sobre tal fato, sobre a discussão em torno da questão, ver: FERREIRA, Op. cit, 107.
- ¹⁸ Sobre a batalha ver: Mackinnon, L. B.: *La Escuadra Anglo-Francesa en el Paraná 1846*, Editorial Libreria Hachette, Buenos Aires, 1957.
- ¹⁹ SIMÕES DE PAULA, Op. cit, p. 265.
- ²⁰ MAIA, Op. cit, p. 257.
- ²¹ BRASIL. Ministério da Repartição dos Negócios da Marinha. *Relatório do Exmº Sr. Manoel Vieira Tosta, Ministro da Marinha, apresentado à Assembléa Geral Legislativa na 4ª sessão da 8ª legislatura*. "N 4 – Quadro dos Navios d'Armada, com as respectivas Lotações para tempo de guerra" (anexos). Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2085/000001.html>. Acessado em 29/4/2015.
- ²² PEREIRA, Roberto, *A tradição do AMRJ. Defesa*, São Paulo: Editora Aero. Ano V, nº 28, 1984, p. 26.
- ²³ SIMÕES DE PAULA, Op. cit, p. 266.
- ²⁴ MAIA, Op. cit, p. 219.
- ²⁵ Ver: BRASIL. Ministério da Repartição dos Negócios da Marinha. *Relatório do anno de 1862 que tinha que ser apresentado à assembléa geral legislativa na 3ª sessão da 11ª legislatura*, Rio de Janeiro: Typografia Perseverança, 1863.
- ²⁶ Há um excelente estudo comparativo sobre os referidos encouraçados, ver: HIRSCH, David L. *The End Of Wooden Walls: A Comparison Of HMS Warrior (1861) To The USS Monitor (1862)*. Vides 2014. Disponível em: <http://open.conted.ox.ac.uk/resources/documents/end-wooden-walls-comparison-hms-warrior-1861-uss-monitor-1862-david-l-hirsch>. Acessado em 08/04/2015.
- ²⁷ Ver: BRASIL. Ministério da Repartição dos Negócios da Marinha. *Relatório do anno de 1862 que tinha que ser apresentado a assembléa geral legislativa na 3ª sessão da 11ª legislatura*, Rio de Janeiro: Typografia Perseverança, 1863.
- ²⁸ BRASIL. *Annaes do parlamento Brasileiro. 1862, 2º anno, 11ª Legislatura, tomo I*. p. 37
- ²⁹ *Ibid.*
- ³⁰ *Ibid.*, p. 38.
- ³¹ *Ibid.*
- ³² *Ibid.*
- ³³ *Ibid.*
- ³⁴ BRASIL. Império. *Atas do Conselho de Estado pleno. Ata do conselho de estado, sessão de 21 de janeiro de 1865, v. 04. "O dever do Governo de organizar os meios de guerra contra as repúblicas do Uruguai e do Paraguai"*.
- ³⁵ *Ibid.*
- ³⁶ *Ibid.*
- ³⁷ MARANHÃO, Secretaria de Governo, *Correspondência do Presidente da Província/Ministro da Marinha*, Livro 03, 12/1/1865, Seção de Códices, APEM, São Luís.

³⁸ MAIA, Op. cit, 260.

³⁹ BRASIL, *Relatório*. Ministério da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1864, "Instruções dadas pelo ministro da Marinha ao comandante em chefe das forças navaes brasileira no Rio da Prata. N. 18." (anexos), 45, Rio de Janeiro, 21 de julho de 1864, Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI).

⁴⁰ BRASIL, *Relatório*. Ministério da Repartição dos Negócios Estrangeiros, 1864, "Offício do ministro brasileiro em missão especial ao comandante das forças navaes brasileiras em operação no Rio da Prata. N. 23" (anexos), 60, Montevideo, 11 de agosto de 1864, Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI).

⁴¹ SCHNEIDER, Louis. *A Guerra da Tríplice Aliança Contra o Paraguai*, Porto Alegre, Pradense, 2009, 61.

⁴² RIVAROLA, Milda. *La polemica francesa sobre la Guerra Grande*. Eliseo Reclus: la Guerra Del Paraguay; Laurent-Cochelet: Correspondência Consular. Assunção: Editorial Histórica. 1988, p. 190-196.

⁴³ TEFÉ, Antônio Luís von Hoonholtz. *Memórias do Almirante Barão de Tefé*. A batalha naval do Riachuelo: contada à família em carta íntima poucos dias depois d'esse feito Rio de Janeiro: Garnier Irmãos, 1865, p. 15.

⁴⁴ THOMPSON, George. *A Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Conquista, 1968, p. 73.

⁴⁵ SAGUIER, Ruben Bareiro; MARSAL, Carlos Villagra. *Testimonios de la Guerra Grande*. Muerte del Mariscal López. Asuncion: Editorial Servilibro, 2007. Tomo II, p. 69.

⁴⁶ TEFÉ, Antônio Luís von Hoonholtz. *Memórias do Almirante Barão de Tefé*. A batalha naval do Riachuelo: contada à família em carta íntima poucos dias depois d'esse feito Rio de Janeiro: Garnier Irmãos, 1865, p. 11.

⁴⁷ SAGUIER e MARSAL, Op. cit, p. 70.

⁴⁸ *Ibid*, p. 69.

⁴⁹ Os foguetes Congreve consistiam em uma arma de construção bastante simples, criado pelo militar inglês William Congreve sendo introduzido em 1808 e largamente utilizado nas guerras napoleônicas.

⁵⁰ TEFÉ, Op. cit, p. 19.

⁵¹ *Ibid*.

⁵² COSTA, Francisco Felix Pereira da. *Historia da guerra do Brasil contra as republicas do Uruguay e Paraguay*. Rio de Janeiro: Livraria A. C. Guimarães & C., 1870, Vol 2. p. 125.

⁵³ SAGUIER e MARSAL, Op. cit, p. 71.

⁵⁴ As chatas consistiam de pequenos barcos rebocados dotados de um canhão e uma guarnição que era responsável pela arma que ficava praticamente na linha do rio, como eram pequenas, tornavam-se muito difícil de acertar.

⁵⁵ Francisco Manoel Barroso da Silva, Comandante/Vice-Almirante Visconde de Tamandaré. Bordo do vapor Amazonas, fundeado abaixo do Riachuelo, em Corrientes, 12 de junho de 1865. In: COSTA, Op. cit, p. 128.

⁵⁶ SAGUIER e MARSAL, Op. cit, p. 71

⁵⁷ DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva. *Maldita Guerra: Nova História da Guerra do Paraguai*, São Paulo, Companhia das Letras, 2002, p. 150.

⁵⁸ TEFÉ, Op. cit, p. 42.

⁵⁹ DORATIOTO, Op. cit, p. 151.

⁶⁰ LENTON, Op. cit, p. 15.

⁶¹ SALLES, Ricardo Henrique. *Guerra do Paraguai*, Memórias e Imagens. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 2003, p. 38.

⁶² DORATIOTO, Loc. cit, p. 151.

⁶³ A Situação, p. 3, número 108, 27/7/1865, seção de Periódicos, BPBL, São Luís.

⁶⁴ Publicador Maranhense, p. 2, número 03, 4/1/1866, seção de Periódicos, APEM, São Luís.

⁶⁵ O Paiz, p. 1, número 111, 24/9/1864, rolo 193, seção de Periódicos, BPBL, São Luís.

⁶⁶ DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva. *"O Conflito com o Paraguai"* São Paulo: Ática, 1996, p. 23.