



INFORMATIVO

O TUIUTI

**ÓRGÃO DE DIVULGAÇÃO DA ACADEMIA DE
HISTÓRIA MILITAR TERRESTRE DO BRASIL/RIO GRANDE DO SUL (AHIMTB/RS)
- ACADEMIA GENERAL RINALDO PEREIRA DA CÂMARA -
E DO INSTITUTO DE HISTÓRIA E TRADIÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL (IHTRGS)**

520 anos das Capitânicas Hereditárias. 510 anos da descoberta do Rio da Prata por navegantes portugueses. 490 anos da fundação da Companhia de Jesus. 470 anos do Colégio de São Paulo. 460 anos do desembarque de Estácio de Sá em Salvador. 410 anos da vitória de Jerônimo de Albuquerque na Batalha de Guaxenduba, MA. 400 anos da invasão holandesa, tomada de Salvador e início da Guerra do Açúcar. 370 anos da Batalha da Campina do Taborda e do Tratado do Taborda. 340 anos da revolta de Manuel Beckmann no MA. 310 anos do fim da Guerra dos Mascates em PE. 270 anos do início da Guerra Guaranítica. 250 anos da vitória do Major Rafael Pinto Bandeira no Combate de Santa Bárbara, RS. 200 anos da primeira Constituição do Brasil. 170 anos da 1ª ferrovia brasileira pelo Barão de Mauá. 160 anos do início da Guerra do Paraguai e morte de Antônio João. 150 anos do Combate do Ferrabraz, RS, na Guerra dos Muckers. 120 anos da Revolta da Vacina e da Escola da Praia Vermelha. 110 anos do início da I GM. 100 anos da Revolução Paulista. 80 anos do desembarque aliado na Normandia (06 Jun), da partida do 1º Escalão da FEB para a Itália e da inauguração da Academia Militar das Agulhas Negras. 60 anos da Marcha da Família com Deus pela Liberdade, SP, da rebelião militar que deu origem à Contra-Revolução Democrática de 31 de março e da eleição do Gen Humberto de Alencar Castello Branco para a Presidência da República. 30 anos da conquista do tetracampeonato de futebol na Copa do Mundo dos EUA pelo Brasil.

ANO 2024

Junho

Nº 455

A Judéia e os Macabeus

José Antonio Cabral Rocha
Luiz Ernani Caminha Giorgis

Desgraçado de mim, como é possível que nascesse eu para ver a ruína do meu povo, e a destruição da cidade santa e para nela me deixar estar quedo, quando se acha entregue nas mãos dos seus inimigos? (Matatias).

Conforme a Bíblia, não há certeza das fronteiras exatas desta região da Palestina, a Judéia. Sabe-se que a antiga Judéia abrangia uma área de aproximadamente 80 km de leste a oeste, e de uns 50 km de norte a sul.

Ao norte, ficava a Samaria e, ao sul, a Idumeia.

O Mar Morto e o vale do Jordão constituíam a fronteira oriental.

Entretanto, quando o território idumeu foi incluído na Judéia, a fronteira meridional parece ter-se estendido desde abaixo de Gaza, no oeste, até Massada, no leste.

Gaza, por sua vez, é uma cidade, e tem as primeiras citações com esse nome desde o faraó Tutmés III, rei do Império Novo do Antigo Egito. Ele foi o sexto faraó da XVIII dinastia. O significado do nome da cidade é "feroz, forte".

Ela foi fundada e adquiriu a condição de cidade no século V a.C. (aproximadamente) por piratas do Mediterrâneo que se denominavam Filisteus. Estes, chamaram a região de Filisteia.

Já a atual Faixa de Gaza adquiriu suas fronteiras atuais com o fim dos combates da guerra árabe-israelense de 1948, situação confirmada pelo Acordo de Armistício entre Israel e Egito em 24 de fevereiro de 1949.



A Judéia, atualmente, é considerada pelos árabes como parte da Cisjordânia. Entretanto, para Israel, a região engloba a Judéia e a Samaria, ficando excluída a parte oriental de Jerusalém.

As lutas entre os hebreus e os "povos do mar" (entre eles os filisteus) vem desde o século XII a.C. Aqueles povos do mar ocuparam as planícies litorâneas, posto que eram comerciantes.

Mas as lutas constantes entre os dois povos, principalmente os filisteus, acabaram com a vitória dos hebreus, o "povo de Deus" - os descendentes de Abraão. Este povo foi subjugado pelos romanos em 63 a.C. e foram os romanos que deram o nome de Palestina (Terra de Canaã) à região toda.

Os reis da Judéia foram os seguintes, dentro das duas dinastias, a Asmoniana e a Herodiana:

Dinastia Asmoniana

- Matatias (166 a.C.) - Líder da Revolta Macabeia;
- Judas Macabeu (Yehudah HaMakabi - nascido em cerca de 200 - Elasa, 160 a.C.);

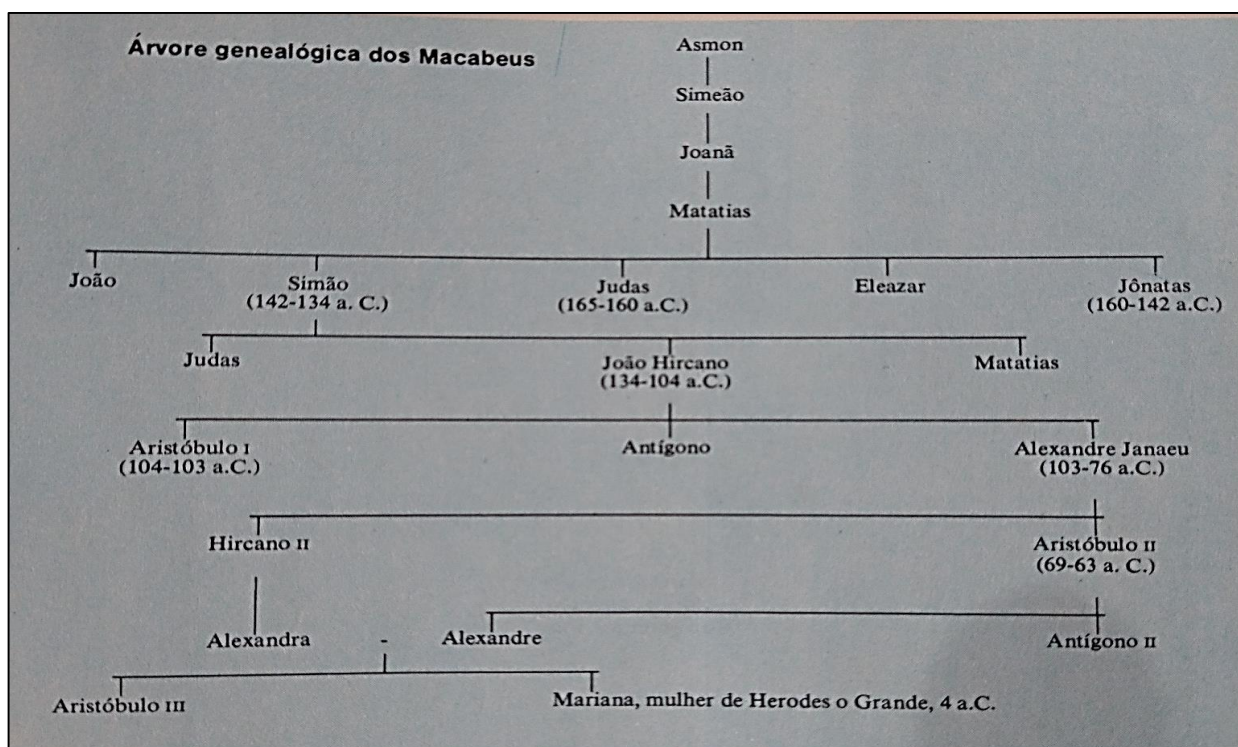
- Jônata (160-143 a.C.);
- Simão Macabeu (143-135 a.C.);
- João Hircano I (135-104 a.C.);
- Aristóbulo I (104-103 a.C.);
- Alexandre Janeu (103-76 a.C.);
- Salomé Alexandra (76-67 a.C.);
- Aristóbulo II (67-63 a.C.);
- Hircano II (63-40 a.C.);
- Antígono (40-37 a.C.);



Dinastia Herodiana: Herodes (37-4 a.C.); Herodes Arquelau (4 a.C.); *Interregno* (6-41d.C) - Governo do Sinédrio em conjunto com o domínio romano; Herodes Agripa I (41-44); Herodes de Cálcis (44-48); e Herodes Agripa II (48-73).

O nosso objetivo neste texto é destacar as ações de Judas Macabeu, o segundo rei da Judéia na dinastia dos asmonianos, contra os sírios. A palavra “macabeu” significa “machado”.

Judas era filho de Matatias, supremo sacerdote judeu da tribo de Levi, que levantou a revolta contra Antíoco IV, rei da Síria – a Revolta Macabéia. A terra de Israel estava sob domínio de Antíoco.



Matatias morreu em 165 a.C. e a luta prosseguiu sob a liderança de Judas Macabeu, o qual venceu Antíoco em Emaús (também conhecida como Nicópolis, situada a 30 Km oeste de Jerusalém) e em Hebron (cidade palestina da Cisjordânia), mas sucumbiu lutando contra o sírio Demétrio Sóter.

Demétrio I Sóter (falecido em 150 a.C.), foi rei da dinastia selêucida (pós Alexandre - o Grande), tendo reinado de 161 a.C. a 150 a.C.. Era filho do rei Seleuco IV (descendente de Seleuco I Nicátor, um dos generais de Alexandre o Grande) e da rainha Laódice IV. Demétrio I Sóter era neto de Antíoco, o Grande, que foi vencido por Judas Macabeu.

Qual foi a causa da revolta dos macabeus contra Antíoco IV Epifânio, o Grande?

Este, face às suas origens macedônicas (portanto, gregas) pretendeu unificar através da religião os elementos gregos de seu Império e assim “helenizar” os judeus. Para isto determinou, através de um Édito, a imposição dos rituais religiosos gregos. O Édito foi em Jerusalém e quem não o cumprisse seria condenado à morte.

A revolta contra essa determinação foi iniciada por Matatias e prosseguida por Judas na chamada Guerra dos Macabeus contra o Império Selêucida.

Conforme o Dicionário da Bíblia (Edição Ecumênica Barsa, 1975, p. 84), Judas Macabeu foi protagonista de diversos feitos militares contra as forças de Antíoco. O personagem histórico empreendeu uma bem-sucedida guerra de guerrilhas contra o Exército Selêucida, usando o elemento surpresa e seu conhecimento da geografia e topografia do país.

Povos vizinhos lutaram contra os macabeus, mas Judas os venceu a todos. Continuou ele a lutar pela independência de Israel até sucumbir heroicamente em combate contra Demétrio Soter, como já foi dito.

A partir de agora vamos usar as iniciais JM (Judas Macabeu). Vamos aos fatos:

- Em 166 a.C., em Lebonah, JM venceu e matou Apolônio, governador da Samaria, que pilhara Jerusalém, tomou-lhe a espada e passou a lutar com ela. Esta foi a primeira batalha liderada por JM quando, com algumas centenas de guerreiros, ele derrotou o exército de três mil homens de Apolônio em emboscadas nos passos montanhosos, onde os soldados sírios, galileus e samaritanos foram massacrados.



Retomada de Jerusalém por Judas Macabeu.

Fonte: Hoje Na História: 164 a.C. – Judas Macabeu e seus homens conseguem tomar Jerusalém - Opera Mundi (uol.com.br)

- venceu duas vezes o general Timóteo, comandante de tropas de Galaad, um região vizinha;

- retomou Jerusalém, que estava em ruínas, inclusive o Templo de Javé, em 21 de novembro de 164 a.C. (imagem acima). Além disso, reedificou o Templo, naquilo que ficaria conhecido como a Festa de Chanucá, no ritual judaico. JM avançou contra Jerusalém, cujas muralhas e parte da cidade haviam sido arrasadas em 168 a.C. quando Apolônio havia ocupado e saqueado a cidade, para impor os decretos religiosos de Antíoco IV. Os Macabeus ocuparam a cidade e cercaram os selêucidas em Acra e JM liderou um grupo de sacerdotes ao Templo, que o encontraram em condições deploráveis. Os soldados não envolvidos no cerco foram encarregados de limpá-lo e repará-lo para a restauração do Judaísmo em Jerusalém em uma celebração que durou oito dias. JM decretou que a rededicação do Templo deveria ser observada anualmente como um alegre feriado, o Chanuká, a primeira festividade judaica não instituída pelas Escrituras;

- venceu o General Seron, governador da baixa Síria, que tinha um efetivo bem maior que o dos macabeus (1.200 homens). JM montou uma tropa especial chamada Companhia dos Fiéis, que respondia diretamente ao comando dele. Assim, JM venceu Seron uma segunda vez em uma emboscada num passo montanhoso entre as vilas de Beth-Horon (superior e inferior). Nesta ocasião, JM apelou para o moral dizendo aos seus comandados que a derrota seria a perda das mulheres, dos filhos e das riquezas;

- na batalha de Emaús (junho de 165 a.C.), três mil homens de JM aproveitaram-se das colinas que cercavam a cidade e o acampamento dos vinte mil selêucidas comandados pelo general Nicanor, para atacá-los ao nascer do sol obtendo completa surpresa sobre o inimigo, devidamente batido em combate. Nicanor havia enviado o general sírio Górgias com cinco mil infantes e mil cavaleiros (1 Mc. 4, 1-2) com a missão de surpreender os judeus. Nicanor e Górgias eram generais de Ptolomeu (descendente de Ptolomeu I Sóter, um dos generais de Alexandre o Grande e que governou o Egito);

- em 164 a.C., Lísias, o vice-rei de Antíoco IV comandou pessoalmente uma força de sessenta mil infantes e cinco mil cavaleiros contra os dez mil homens de JM. Lísias não dividiu suas forças como Nicanor havia feito nem entrou em passagens vulneráveis a emboscadas como haviam feito Apolônio e Seron. Avançou pela Iduméia (hostil aos Judeus). Aos Macabeus restaram poucas opções de ataque, já que o relevo desta área é mais suave do que a sua base de operações normal. Conforme Vinicius Cesar Dreger de Araujo, Lísias acampou seu exército em uma planície próxima a Betsur (25 km ao sul de Jerusalém) e JM dividiu seu exército em unidades de mil homens. Atraiu a vanguarda do exército selêucida a uma armadilha, na qual aproximadamente cinco mil sírios foram derrotados pela superioridade numérica momentânea dos judeus. Lísias foi incapaz de socorrer sua vanguarda e, tendo subestimado a vontade de combater dos judeus, retirou-se firmando um acordo com JM, no qual os judeus que depusessem as armas e retornassem a seus lares poderiam viver segundo suas leis religiosas. JM retirou-se para que o tratado entrasse em vigor e para que o exército de Lísias retornasse a Antioquia;

- venceu ainda uma vez o mesmo general Górgias, que pertencia ao exército de Lísias, composto de 40 mil infantarianos e sete mil cavalarianos. Judas organizou suas forças colocando generais para cada mil homens, capitães para cada cem e subalternos para cada cinquenta e menores frações. Górgias perdeu a batalha e três mil homens;

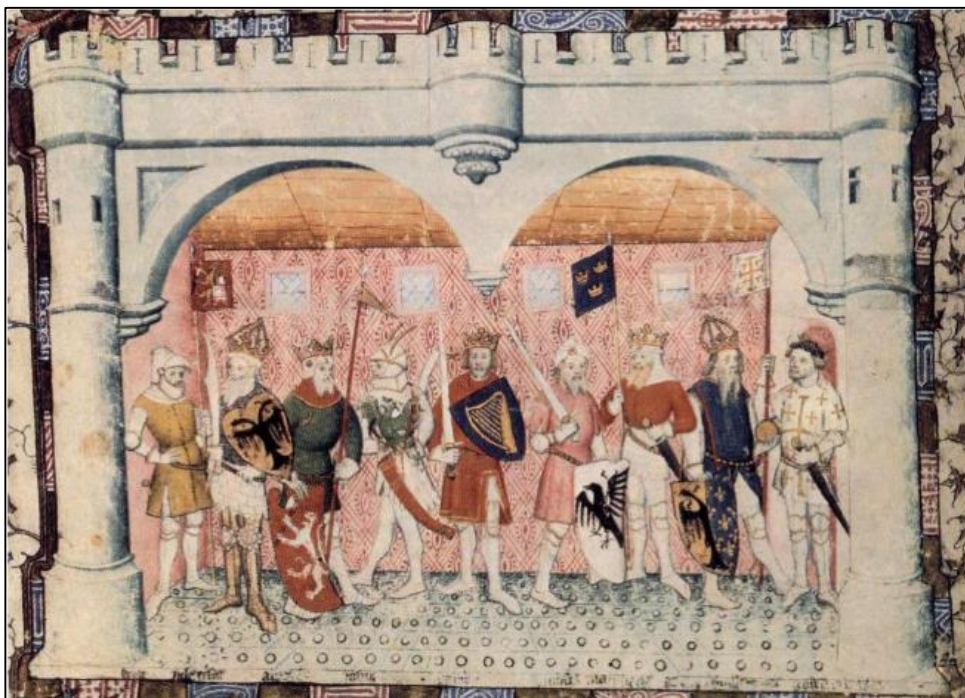
- em 164 a.C. Lísias resolveu retomar a ofensiva contra os Macabeus, reunindo um exército de cinquenta e cinco mil homens, entre infantes leves, pesados e cavalaria, além de oito elefantes de guerra (cujo uso pelos Selêucidas havia sido proibido pelo Tratado de Magnésia, firmado com Roma em 190 a.C.) e equipamentos de assédio. Em uma batalha campal em Betzacara, JM sofreu sua primeira derrota e perdeu seu irmão, Eleazar que foi pisoteado por um dos elefantes após ter ferido mortalmente o animal, abrindo-lhe o abdômen a golpe de espada; e

- em 163 a.C. Antíoco V e Lísias foram executados por Demétrio I Soter, primo do rei. Demétrio nomeou um outro general Nicanor para destruir os Macabeus e integrar a Judéia definitivamente aos seus domínios. Porém, novamente JM e seu pequeno exército frustraram os selêucidas em combate. Em 160 a.C. Judas conseguiu um triunfo diplomático na forma de um tratado com Roma que reconheceu a Judéia como região independente, mas Demétrio enviou o general-governador Bacchides com um poderoso exército mais uma vez para derrotar os Macabeus, e, na batalha de Elasa, os selêucidas finalmente derrotaram os judeus e neste combate morreu Judas Macabeu, o Leão da Judéia, cujo corpo foi sepultado em sua aldeia natal de Modin, na Galiléia.

Quando se estuda a Cavalaria Medieval se encontra a presença de uma galeria de heróis - Os Nove Bravos, um verdadeiro panteão da Cavalaria. Este seleto grupo era composto por personagens históricos e literários cujas biografias, através da visão dos medievos, foram transformadas em comportamentos exemplares.

Eram eles: Heitor de Tróia, Alexandre da Macedônia, Júlio César, Josué, Davi, Judas Macabeu, Arthur, Carlos Magno e Godofredo de Bouillon.

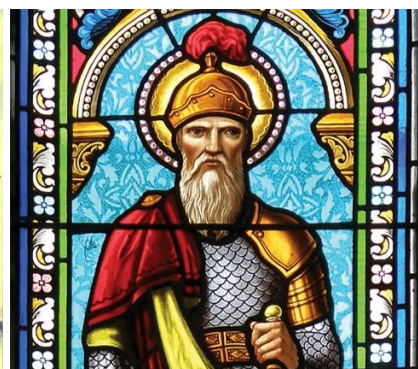
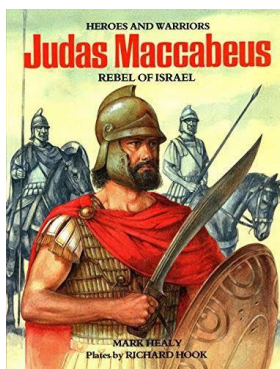
Portanto, Judas Macabeu se tornou um herói da Cavalaria Medieval. Os grandes cavaleiros tinham-no como exemplo.



À esquerda, a Galeria dos Nove Bravos: Heitor, Alexandre, César, Josué, Davi, Judas Macabeu (o 4º da direita para a esquerda, na foto), Arthur, Carlos Magno e Godofredo de Bouillon.

Fonte:

ARAÚJO, Vinicius Cesar Dreger de. Judas Macabeu: de herói do Velho Testamento a herói da cavalaria medieval. In: tese de doutorado da FFLCH-USP/DH – FAPESP.



A ILHA DO CERRITO E A FERROVIA DO CHACO

Dr. Telmo Fortes

Texto extraído do livro “Ñeembucu 1866”, da lavra do autor (1), com notas ao final do texto

No dia 28 de maio, o almirante Tamandaré liderou uma equipe de membros da comissão médica da esquadra, indo pelo Lindóia até a ilha do Cerrito, na foz do rio Paraguai, em busca de um lugar para estabelecer as bases destinadas a sustentar as operações navais do porvir, principalmente um hospital.

Em verdade, eles pretendiam instalar uma enfermaria para tratar os acometidos pelo cólera morbus, que começava a visitar os navios da esquadra. Tamandaré, inicialmente não aprovou o sítio, mas depois, certamente vencido pelos argumentos dos demais integrantes do seu Estado Maior, concordou.

As obras tardaram a começar, mas há registros de que a 23 de julho daquele ano, elementos do II Corpo do Exército já estavam na ilha com sua enfermaria. De acordo com o dr. Carlos Frederico dos Santos Xavier Azevedo (2), essa enfermaria só seria criada na administração do Visconde de Inhaúma e foi inaugurada a 14 de abril de 1867. Tratava-se de galpões cobertos por lona, zinco e palha, erguidos no local mais alto da ilha, sob a direção do 2º cirurgião, dr. Alfredo da Rocha Bastos e do capitão tenente José Marques Guimarães. Constituiu-se de três enfermarias; uma para 12 oficiais e outras duas para 62 praças de pré-t. Mais tarde ela receberia doentes acometidos pelas demais enfermidades. Era completa, inclusive com farmácia.

A ilha do Cerrito, é uma grande ilha pantanosa, à exceção da elevação costeira. O seu nome se deve ao fato de, nas barrancas do rio Paraná, a expressão “cerrito” ser tradicionalmente formulada para representar esses barrancos altos formados pela milenar compressão das águas do grande rio, não se tratando, portanto de cerros como é da inteligência comum.

Nela seria proposta a mais impressionante e fascinante página da intendência e da engenharia de construção militar da história brasileira em todos os tempos, a construção da Ferrovia do Chaco, infelizmente relevada pelos historiadores não diretamente vinculados à Marinha do Brasil (3).



A Ilha do Cerrito, na visão do capitão de fragata Manuel Ricardo da Cunha Couto, conforme registro na Biblioteca da Marinha (RJ). Nesse levantamento, o arroio Atajo tem dimensões tão exageradas a ponto de aparentar ter a mesma largura do rio Paraguai. Talvez fosse assim ao tempo dos fatos.

O estabelecimento militar na ilha, além das necessidades médicas, deu-se em razão das notórias dificuldades de comunicação e ligação entre o teatro de operações e o Rio de Janeiro, principal provedor da esquadra, inclusive Buenos Aires, onde alguns estaleiros ocupavam-se em dar apoio mecânico aos navios, mas distante da Confluência por 1.230 km de rio (3).

As instalações, no seu todo, chamavam-se resumidamente como o “Arsenal” e identificada como o Arsenal do Cerrito. Seus primeiros dirigentes foram o capitão-tenente honorário José Maria da Conceição Júnior e o primeiro-tenente honorário Antônio Luis Bastos dos Reis. O primeiro pessoal combatente que acessou a ilha foi o contingente alemão que andava embarcado na esquadra (no Araguari e Princesa de Joinville) comandados inicialmente pelo capitão Victor August Louis von Gilsa e depois, com o afastamento deste, pelo 1º tenente Guido von Seckendorf.

Esses alemães eram provenientes de Santa Catarina com reforços de gente de igual nacionalidade, oriunda de São Leopoldo, Rio Grande do Sul (4). Esse destacamento desembarcou provavelmente no dia quatro de junho pois, já no dia cinco, Manuel Carneiro da Rocha fazia menção à sua presença no Diário da Campanha Naval. A partir daí a presença brasileira na ilha foi crescente e constante. A afluência ao pequeno porto era tão grande que a 17 de agosto lá estavam fundeados doze navios, aí contados um pontão de carga e um barco encarregado da padaria. O número de residentes nela era, naturalmente, variável, mas de um modo geral começaram trabalhando 20 empregados na oficina, 50 na carpintaria e serviços de calafeto, somando-se com o passar do tempo os encarregados do depósito de pólvora, o pessoal do hospital, da carvoeira e do laboratório.

Em razão das operações realizadas pelo II Corpo de Exército, o hospital daquela grande unidade também instalado na ilha recebia centenas de afligidos pelas inúmeras moléstias que grassavam no acampamento de Tuyuti.

A enfermaria naval, criada uma semana depois do aparecimento da cólera na esquadra, acolheu 377 acometidos pela enfermidade e no curso dos 32 dias dessa epidemia, 230 homens nela faleceram. Referem-se os registros que a chegada e a partida de navios a reparar e já reparados, eram quase diárias, denotando-se assim as dificuldades físicas da frota, tanto ao enfrentar as exigências da navegação como ao aparar os tiros dos artilheiros paraguaios.

O Cerrito estava numa posição muito especial, capaz de atender com presteza as águas do Paraguai e do Paraná, como igualmente o tráfego no estirão até Corrientes. Ademais, estava muito próximo das instalações do exército no Paso de Patria e no Paso de la Pátria. No ponto em que os navios abordavam a ilha, no trapiche designado como “ponte”, a profundidade era, conforme medições do serviço de batimetria da frota, de duas braças (4.4 metros), o suficiente para atender a quase totalidade dos navios de guerra e mercantes que por ali trafegavam.

No ano seguinte, foi trazido do Rio de Janeiro um laboratório pirotécnico, remontado em 29 dias e entrando em serviço imediatamente. Para a ilha foram removidos alguns dos “torpedos” pescados pelos navios e estudados no laboratório.

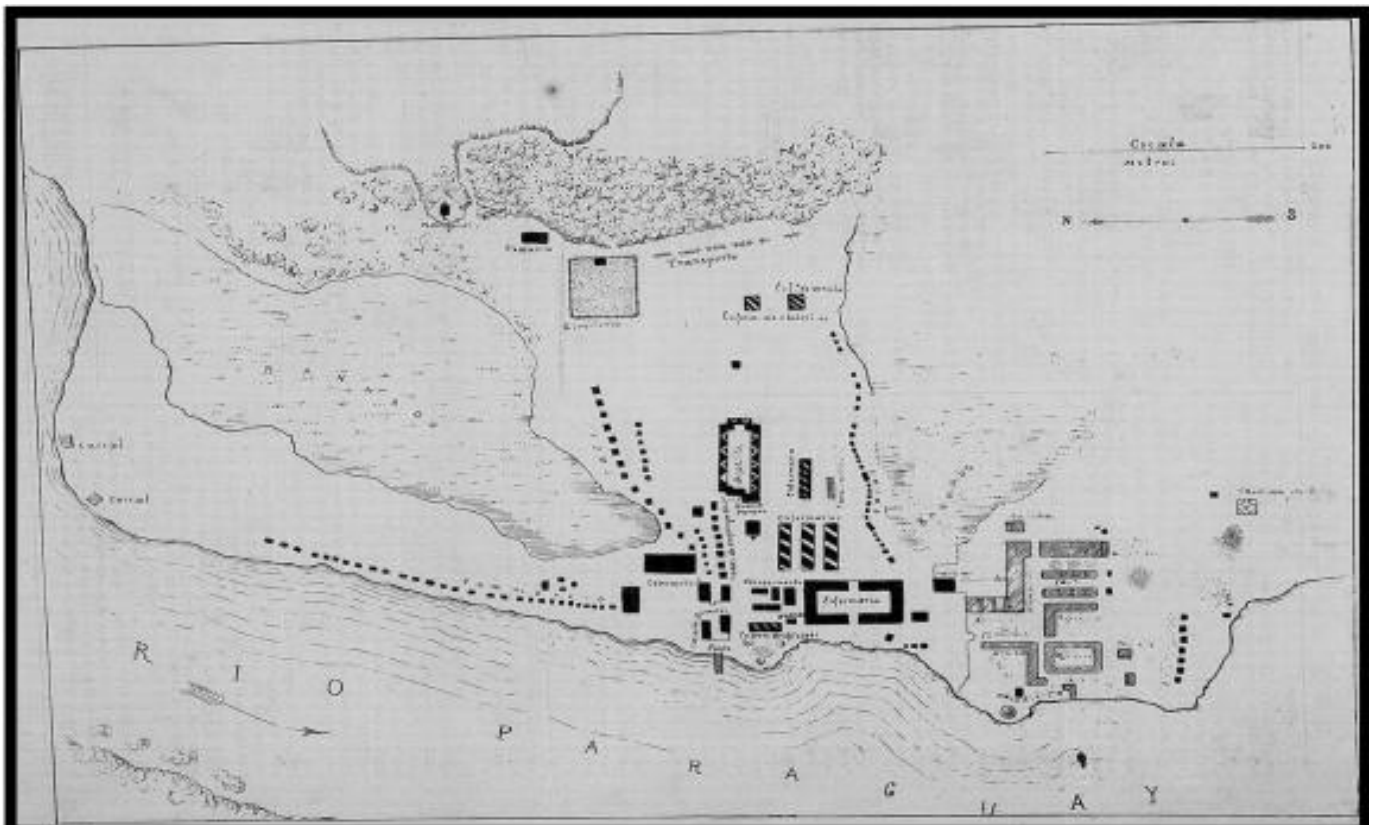
Conforme as exigências da guerra, foi criada uma linha regular de vapores entre a ilha e o Rio de Janeiro. Eles deviam zarpar nos dias 15 e 30 do mês, percorrendo o itinerário sem parar, exceto em Montevideú onde tomavam carvão. Na passagem por Corrientes apenas diminuía a marcha para soltar a correspondência num escaler que aguardava.

Quatro vapores compunham a flotilha: o Isabel, o Vassimon, o Apa e o Marcilio Dias, sendo o Leopoldina o navio de reserva para suprir falhas eventuais (5).

Dentre os oficiais que lá serviram, cujos nomes a história registrou e guardou, figuram: capitão de fragata Henrique Antônio Batista, o engenheiro de máquinas capitão-tenente honorário José Maria da Conceição Junior, o construtor 1º tenente honorário Antônio Luiz Bastos dos Reis e o 1º tenente Manuel Carneiro da Rocha (6).

O Arsenal do Cerrito iria ser protagonista de uma página memorável que a posteridade não soube apreciar nem dar o real valor. Dentre os serviços de excelência que o pessoal do Arsenal iria prestar, nenhum outro teve tanto glamour e heroicidade do que a construção da Estrada de Ferro Affonso Celso, assim denominada pelo vice-almirante Joaquim José Ignácio, depois Visconde de Inhaúma, substituto de Tamandaré. Esse empreendimento tem uma história interessante e evidencia a criatividade e a habilidade dos sul-americanos para vencer dificuldades inesperadas.

A 15 de agosto de 1867, uma parte da esquadra, aquela cujos navios eram protegidos por couraças de aço, forçaram a passagem à frente de Curupaity e fundearam a meio caminho para Humaitá, fortaleza essa ainda uma incógnita a ser respeitada, à vista de suas imensas baterias conhecidas como Londres e Cadena.



Planta do vilarejo na ilha do Cerrito, de provável autoria do capitão de fragata Manoel Ricardo da Cunha Couto. Esta planta, infelizmente recebeu anotações equivocadas quanto ao sentido da corrente do rio Paraguai e a indicação do norte geográfico, que na realidade são diametralmente opostas.

Abaixo de Curupaity permaneceram os navios de madeira, bem mais sensíveis ao canhoneio de terra. Esses navios podiam subir o rio Paraguai com segurança por 24 quilômetros, fundeando na chamada Volta do Palmar, um trecho do rio adiante da Lagoa Palmar, no lado do Chaco, por bombordo de quem subia. Era, mais precisamente, a altura da boca do rio Quiá e às vistas da trincheira de Curuzu já tomada pelos aliados (II Corpo do Exército Imperial), a 3 de setembro de 1866.

Entretanto, preventivamente e pouco antes de ser forçada a passagem diante de Curupaity, mandou o almirante Joaquim José Ignácio, que fosse aberto um caminho daquém para além daquelas fortificações, por dentro do Chaco. Ao que consta da correspondência, teria sido ideia do chefe Elisiário Antônio dos Santos a sugestão nesse sentido. A biografia de Inhaúma informa:

“Seria imprevidência se antes dos encouraçados forçarem o passo de Curupaity, não tratasse o almirante de preparar meios de comunicar a divisão expedicionária com a esquadra de madeira, que devia manter-se em Curuzu e por isso cometeu ao hábil e laborioso 1º tenente Nunes a empresa de abrir a comunicação, dando-lhe por companheiros os bravos e dedicados Etchebarne, Bernardino e Pozzo com 50 praças de garibaldinos e fuzileiros navais”.

Para tanto, uma lancha a vapor subiu em missão de exploração por “um riacho”, que só podia ser – e era – o Quiá, e iniciou a construção da picada. Assim, o irmão e biógrafo de Inhaúma narrou:

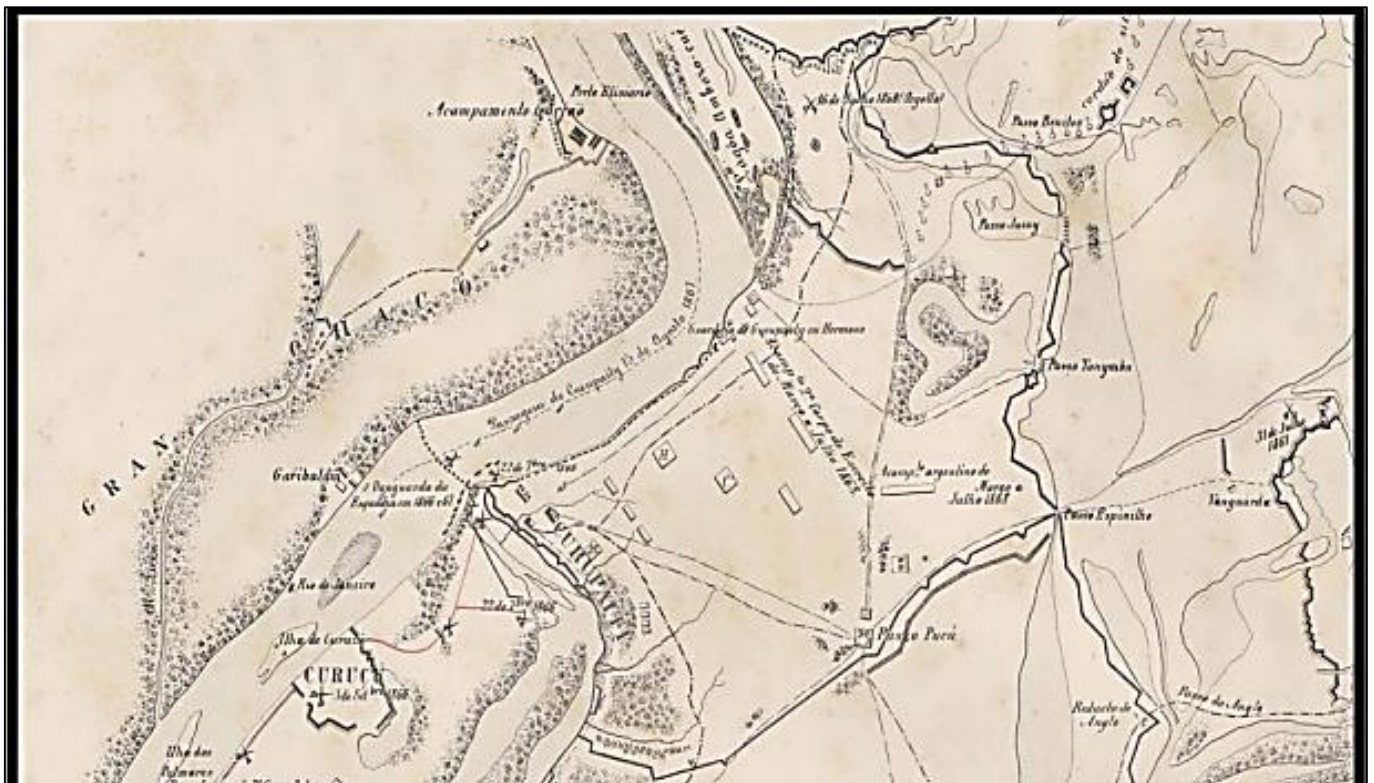
“Embarcou a expedição em uma lancha a vapor, seguiu por um riacho que atravessa o Chaco, desembarcou e a poder de esforços, queimando extenso matagal, abriu picada até acima de Curupaity, por onde se comunicaram depois as duas grandes divisões da esquadra” (7).

Esta breve descrição serve, à falta de outra, como a certidão de nascimento daquele curto mas importante caminho alternativo que tantas vidas poupou e tantos recursos economizou para a nação cujos cofres estavam sangrando copiosamente desde a invasão ao Mato Grosso.

A pequena expedição foi chefiada pelo tenente Antônio Severiano Nunes. Mais tarde a fração de fuzileiros navais seria comandada pelo 1º tenente Vitor de Lamare e seu efetivo subiria para 300 homens.

Os “garibaldinos”, pouco dias depois, acampariam acima do ponto onde o Quiá deságua no Paraguai, quase em frente a Curupaity, e ali permaneceriam por duas semanas sustentando aquele lado do rio, especialmente para impedir que os paraguaios vadeassem e de lá soltassem seus torpedos.

No dia 16 de setembro o corpo voluntário dos garibaldinos foi dissolvido pelo Marquês, e seu efetivo (foi) distribuído entre o 16º e o 44º, o que causou indignação e insubordinação do major Groppi, seu comandante, que não aceitou a medida, exigindo enérgicas soluções disciplinares de parte do almirante. Esse problema com a insubordinação do Major José Groppi, um italiano remanescente dos apoiadores de Giuseppe Garibaldi, não seria o único a ter de ser enfrentado pelas autoridades, demonstrando que o “inimigo na trincheira” sempre foi um elemento presente e extremamente daninho, para não dizer perigoso.



O tenente Emilio Carlos Jourdan assim posicionou a ferrovia em uma de suas cartas topográficas. Reparar que ela está desenhada na margem direita do rio Paraguai, no campo esquerdo da imagem acima. Jourdan ignorou o segmento da estrada construída à margem do rio Quiá. À vista dos minguados recursos de que dispunha, trata-se de um excelente trabalho.

Doze dias depois chegou a vez dos alemães do Cerrito se rebelarem, obrigando os comandantes navais a encerrar 48 deles nas enxovias dos navios debelando, felizmente, as chamadas do motim (8).

Uma das considerações importantes a propósito dos eventos aqui narrados, refere-se à compreensão que fazem as pessoas sobre o que é o tão mencionado “Chaco”. O Chaco, ou Grande Chaco, é apenas o lado ocidental do rio Paraguai e nada tem a ver com banhados intermináveis e invencíveis a que são levadas as pessoas a crer, a ponto de fazerem associações com a palavra “charco”, dado serem vocábulos quase homógrafos e homófonos (9).

O Chaco é tecnicamente descritivo de uma grande extensão territorial que vem desde a Bolívia e se estende até muito abaixo de Corrientes. Ao contrário do que se pensa, ele é seco, muitas vezes árido. Entretanto, como acontece no lado paraguaio do rio, naquela região suas margens são baixas o suficiente para serem facilmente alcançadas por qualquer elevação das águas do rio Paraguai, mas isso só acontece na área que atualmente coincide com o Departamento de Presidente Hayes. Para o norte ele chega a ser tórrido.

Nas imediações do rio Paraguai, como o terreno é plano, a água das chuvas tem pouco escoamento formando os banhados. As precauções dos construtores da trilha, no entanto, não foram suficientes para afastar todos os perigos. Na cheia acontecida em fevereiro de 1868, a região foi inteiramente coberta por quase quatro metros de água, mal salvando-se a linha férrea que assim mesmo ficou, em muitos trechos, debaixo de 50 centímetros das águas do Paraguai, o que, contudo, não impediu o tráfego, mas obrigou a evacuação das tropas e a retirada dos armazéns.

No pontilhado, o provável percurso da ferrovia Afonso Celso, em pleno Chaco, redesenhado sobre uma carta topográfica escala 1:250.000 do Instituto Geográfico Militar do Exército Argentino, mantidas as indicações atuais para melhor identificação. A estrada acompanhou a curva de nível dos 50 metros. A estrada diversiva precisava, pois, ser construída um tanto quanto distante da margem, fosse pela necessidade de desenhá-la do fogo da artilharia de Curupaity, permanecendo abrigada pela folhagem, fosse para escapar do solo pantanoso e altamente fragmentável, incapaz de sustentar o peso das cargas que se propunha fazer passar.

A expedição subiu pelo Quiá e no ponto em que esse rio faz a sua curva mais ao leste de seu percurso desembarcou, avançando, derrubando o mato e buscando o solo mais seco possível. O local do desembarque da expedição precursora logo ganhou o apelido de Porto Quiá, mas nunca passou de um simples ponto de atracação com um pequeno trapiche na barranca nua.

O tenente engenheiro Emilio Carlos Jourdan, em uma das tantas plantas que produziu naquela campanha, assinalou com boa margem de acerto, o itinerário que a estrada tomou. Hoje, com os recursos disponíveis, o traço do distinguido engenheiro pode ser finalmente corrigido, verificando-se que, sem o querer, os líderes da expedição precursora definiram suas linhas quase coincidindo com a curva de nível dos 50 metros, como foi anteriormente dito, e onde arrefecem os piores efeitos do regime de inundação.

Ao relatar a missão ao ministro da Marinha, no fim do ano de 1867, o primeiro tenente Jaime Gomes Argolo Ferrão, ajudante do Diretor das Oficinas de Máquinas do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (10) e encarregado de construir a ferrovia, explicou que ela foi projetada em dois segmentos; o primeiro ao longo do rio, até o Porto Quiá, com 1,9 milhas e daí, até a costa do rio Paraguai, este com 2,85 milhas, perfazendo assim 4,75 milhas e atingindo um ponto fronteiro onde fundeava o navio almirante. A este lugar foi dado, a 1º de setembro, o nome de Porto Elisiário, em homenagem ao capitão-de-mar-e-guerra Elisiário Antônio dos Santos, chefe do Estado Maior da esquadra.

A 2 de setembro desembarcou o capitão-tenente Fernandes, encarregado de pôr alguma ordem nas fainas daquele pequeno mas ativo porto. A ferrovia ganharia o nome do ministro da Marinha, Afonso Celso de Assis Figueiredo. Esse nome não foi em vão. Hermes Vieira, biógrafo do ministro, deu em seu livro, a suficiente justificativa ao declarar (11):

“Viu Afonso Celso, porém, que a superfície plana do Chaco se prestava a receber uma linha férrea, sendo que a maior dificuldade consistia na consolidação do terreno, por meio de estivamentos, o que se alcançaria em maior ou menor prazo, na proporção do material acumulado e dos operários reunidos. Passou, rápido, à execução. Em três dias preparou os dormentes e em pouco tempo começou a funcionar o tramway e a serem os navios abastecidos”.

Hermes Vieira, na mesma obra declinou detalhes sobre a homenagem:

“Essa estrada o vice-almirante denominou, com justiça, de Afonso Celso. Com justiça porque ele foi quem teve a iniciativa de realizá-la e tudo fez por vê-la a serviço da causa aliada, o que se comprova, aliás, de seu ofício confidencial ao conselheiro Carvalho Borges, representante do Brasil em Buenos Aires, datado de 5-10-67”.

A primeira seção da estrada, que corria paralela ao rio, teve uma importância menor no contexto geral, pois sendo o Quiá um rio de águas razoavelmente profundas e com uma média de 10 metros de largura, as embarcações miúdas vindas de Curuzú geralmente prosseguiram nele até o Porto Quiá onde baldeavam a carga o mais próximo possível dos canteiros de obras.

O leito rudimentar da estrada foi construído pelos fuzileiros navais e prisioneiros paraguaios em condições de trabalho, mas não suportou o volume do tráfego e nem atenuou o sacrifício dos soldados, carregando especialmente pão, carne, espoletas e outros objetos menores, a braço, no insuportável calor do Chaco nos meses de setembro em diante. Usaram-se inicialmente, no dizer de Inhaúma, seis mulas mansas e duas carretas, mas com a rapidez com que se esgotavam as provisões de bordo esses animais, que eram poucos na região, igualmente não deram conta das necessidades.

Enquanto isso, a 24 de agosto o Marquês de Caxias soube, por um oficial paraguaio desertor, que López, ciente da abertura do caminho pelo Chaco, resolvera atacá-lo com o emprego de dois batalhões de infantaria, um regimento de cavalaria e quatro peças de artilharia (12).

A 29 de agosto o Marquês determinou ao Visconde de Porto Alegre que enviasse ao Chaco mais um batalhão de infantaria (o 16º de Linha já tinha recebido ordens nesse sentido a 22), um piquete de 30 homens de cavalaria e 50 mulas mansas a serem empregadas no serviço de transporte entre as esquadras (13). Seguiu então, o 44º de Voluntários da Pátria.

Cerca de três mil homens foram, de alguma forma, engajados nas fainas do Chaco, dentre eles, conforme Jaime Argolo Ferrão, o 16º Batalhão de Infantaria de Linha com 413 integrantes, o 44º Batalhão de Voluntário da Pátria e o 12º Regimento de Cavalaria, no que esteve levemente equivocado, pois não era um regimento e sim o 12º Corpo Provisório de Cavalaria da Guarda Nacional.

Segundo a atual página digital do Exército Brasileiro, as unidades foram o 16º Batalhão de Infantaria de Linha, o 2º Corpo de Cavalaria, no que está errada, e o 31º de Voluntários da Pátria, no que também está equivocada, pois se tratava, na realidade, do pré-falado 44º. Só em meados de janeiro de 1868, chegaria esse 31º Batalhão de Infantaria de Linha, acompanhado pelo 11º BI, mandados por Caxias para reforçar a guarnição do Chaco, pois estavam se fazendo quase diárias as incursões paraguaias vindas das bandas do rio do Oro.

A persistirem as condições reinantes, a esquadra de ferro certamente iria se ver obrigada a abandonar a posição duramente obtida às custas do forçamento de Curupaity e retornar para o ponto de partida, sofrendo novo fogo dos canhões daquela praça, com renovados prejuízos em gente e embarcações.

A esquadra corria novamente o risco de ser bloqueada, ao invés de bloquear, com o prejuízo adicional e importante de interromper os bombardeios contra as muralhas de Humaitá, já evidenciando bons resultados pois estava arruinando as casamatas da bateria Londres e afundando as chatas que sustentavam as grossas correntes postas no rio Paraguaia.

O recurso das mulas, transitando sobre solo instável, foi infrutífero, surgindo então a sugestão de se construir uma ferrovia na melhor acepção do termo: com trilhos de ferro, sobre dormentes.

Em nota de rodapé, na sua obra já citada, Hermes Vieira declara:

“A princípio, a tração se fazia com o auxílio de animais. Mais tarde, substituíram-na pelo vapor, construindo-se, para isso, no arsenal de Cerrito, apressadamente, uma locomotiva, com algumas peças do maquinismo do transporte Isabel”.

A comandante Mônica Hartz Oliveira Moitrel, na única obra que se debruçou sobre a construção da ferrovia do Chaco, disse: (14)

“Decidiu-se construir uma estrada de ferro na região do Chaco, em uma extensão aproximada de cinco milhas, a fim de desbordar a posição fortificada inimiga e facilitar o transporte de material de guerra e víveres”.

Naturalmente, a comandante Moitrel, como marinheira, calculou as distâncias com base na milha náutica. Isso daria, grosso modo, um valor de 8.700 metros lineares, resultando, por conta da duplicidade exigida pela via férrea, em 17.500 metros de trilhos de ferro. À razão de 30 quilos por metro na menor bitola, tem-se que foi necessário transportar 527.000 quilos de material vindo principalmente de Montevideú, até a paliçada de Curuzu e depois, deste ponto, em lanchas até o canteiro de obras no outro lado do rio.

Os trilhos começaram a chegar a Curuzú em duas embarcações, o cargueiro Santa Cruz e o Marquês de Caxias a 26 de novembro e principiaram a ser desembarcados em 6 de dezembro de 1867. A 30 de dezembro nova remessa chegava, acompanhada do material para construção de uma linha telegráfica (15). Uma derradeira carga de trilhos aportou em Curuzu no dia 15 de janeiro. Como as florestas do Chaco eram providas de bons madeiros, não foi difícil providenciar por ali mesmo parte dos dormentes indispensáveis ao suporte dos trilhos. Isso foi realizado nas instalações do Cerrito, embora a maior quantidade de dormentes tenha ido do Rio de Janeiro. Foram adquiridos 14.000 deles.

O relatório enviado do Teatro de Operações ao ministro da marinha no final daquele ano, informava que: (16) “o assentamento dos trilhos foi realizado por fuzileiros navais e prisioneiros paraguaios, montando 400 pés de via férrea por dia no clima abrasador do Chaco”.

Assim, compreende-se que a estrada recebeu cobertura férrea à razão de 120 metros por dia, demorando pouco menos de dois meses para ser integralmente concluída. No primeiro trecho as obras foram mais rápidas em razão de existirem menos árvores para serem abatidas embora fosse necessário construir-se alguns pontilhões sobre os vazadouros das lagoas cujas águas iam cair no Quiá.

O assentamento dos trilhos foi chefiado pelo 2º tenente Luis de Paula Mascarenhas. Sendo a pressa a melhor companheira do esforço de guerra, o ministro autorizou que se trabalhasse à noite e de dia, em regime de revezamento, com o auxílio de empregados civis, com aumento de salários e dilação das jornadas de trabalho. De acordo com o diretor de artilharia do Arsenal de Marinha da Corte, capitão de fragata Henrique Batista, quando pronta, a estrada transferia, de uma ponta a outra, diariamente, 51.312 libras de projéteis, 5.784 libras de pólvora, 4.800 libras de víveres e 53.760 libras de combustível.

O volume correspondia a 52 toneladas de carga, a ser transportada em doze vagonetes também construídos no arsenal, em viagens sucessivas que começavam antes do clarear do dia, até ser completada a cota diária. Não podiam fazer tudo isso apenas dependendo do esforço animal puxando as vagonetes. Impunha-se a introdução de um fator capaz de manter o fluxo exigido pelas operações sem acabar com o vigor físico do pessoal. Então, os engenheiros Conceição e Bastos resolveram canibalizar a máquina a vapor do guincho do velho cargueiro Izabel, atracado no Arsenal, remontando-o meticulosamente sobre uma sólida armação de madeira com eixos e rodeiros ferroviários, construindo um locomóvel balastreiro, capaz de responder às necessidades cada dia maiores da esquadra.

Ao que se sabe, muito poucas foram as locomotivas fabricadas fora do ambiente metalúrgico, e num prazo de tempo tão exíguo. Infelizmente, não restaram informações sobre a data em que esta curiosa locomotiva entrou em serviço. O custo final do empreendimento foi de 221:256\$000 contos de réis, consumindo dois contos e seiscentos mil reis para o custeio ordinário de funcionamento. A ferrovia representou mais do que o dobro do custo de uma rodovia, mas ao contrário desta, que teria de ser forçosamente abandonada ao final das operações, os

trilhos e outros materiais poderiam e foram retirados do local e empregados em outras obras. Depois da passagem por Curupaity, os navios da frota encouraçada (17) consumiram seus estoques em três meses e a velocidade desse consumo tinha a tendência de se expandir.

Foi mencionado que os navios atiravam, em certas ocasiões especiais, quase mil tiros por dia contra os seus alvos. A propósito da importância do empreendimento, sentenciou Felix Pereira da Costa: (18)

“A colocação de 5 a 6 milhas de trilhos de ferro no Chaco, que o ministério da marinha mandou construir por proposta do comandante da esquadra, serviu muito para facilitar as comunicações entre a esquadra encouraçada, fundeada acima de Curupaity, e os navios de madeira em Curuzu, e conduzir as munições de guerra e de boca no espaço de uma hora. Esta estrada de ferro tornou-se tão necessária, que sem ela os encouraçados teriam de parar os seus fogos por falta de munições e as guarnições não teriam com que se alimentar; estas circunstâncias obrigariam os navios a descer. Portanto foi a estrada de ferro que levou os meios de alimentação à esquadra encouraçada, e as munições para bombardear diariamente a grande fortaleza; e para se fazer ideia de quanto se gastou com o bombardeio de Humaitá em quase um ano, basta saber que no dia 19 de fevereiro de 1868, na ocasião dos encouraçados passarem em Humaitá, a esquadra atirou mais de mil projeteis em pouco mais de 3 horas. Basta que se diga isto para se conhecer qual foi a importância da estrada de ferro no Chaco para vencermos Humaitá” (grifo nosso).

E foi, realmente, muito importante. Por ela seguiram a partir de 22 de agosto (19) os soldados comandados pelo coronel Hilário Maximiano Gurjão, precedidos pelo 16º Batalhão de Linha, onde servia Dionísio Cerqueira, que nos deixou os seguintes depoimentos:

“Pouco depois entramos no rio Paraguai e navegamos por ele até a barra do arroio Quiá, onde o Seixas tinha uma barraca de comércio, para negociar com a esquadra. Fomos baldeados para lanchões, que subiram o arroio, rebocados por lanchas a vapor”.

Um ficou na boca do Rio do Ouro, entre ambas, para servir de repetidor de sinais, pois a curva no rio ali existente impedia a visualização. (N. do a.).

E prosseguindo: “no porto de desembarque, estava abarracado um pequeno contingente de Fuzileiros Navais. Entre os oficiais, lembro-me do José Carlos de Carvalho, que projetava construir um caminho de ferro...”

Cerqueira não deixou de descrever o lugar com as cores do poeta trágico:

“O Quiá, como os cursos de água do Chaco, figuraria conspicuamente no inferno. Nenhum Acheronte, ou outro qualquer dos rios infernais teria margens mais feias nem água mais salobra e ordinária. “ Com efeito, Quiá, no idioma guarani, quer dizer “sujo”.

Acheronte (ou Aqueronte), como o leitor deve estar lembrado, era aquele rio da mitologia grega onde eram deixadas as almas destinadas ao inferno, levadas dali pelo barqueiro Caronte, para sua última e desgraçada morada na margem do outro lado.

Quanto ao oficial encontrado junto aos fuzileiros navais – José Carlos de Carvalho – ficou, muito tempo depois, ao general Paulo de Queiróz Duarte, a convicção de se tratar do genial tenente-coronel de engenheiros, mentor de grande parte das soluções aos problemas da passagem do rio Paraná a 16 de abril de 1866.

Disse o general Duarte em sua portentosa obra: (20)

“José Carlos de Carvalho, que o Dionísio encontrara no porto na foz do arroio Quiá, era o oficial de engenheiros, bacharel em ciências físicas e matemáticas, soldado ilustrado; antes da guerra era destacado professor da Escola Militar da Praia Vermelha...”

Durou muito pouco a participação de José Carlos de Carvalho nos labores do Chaco. Refeito da desavença tida com Osorio logo após a passagem do rio Paraná em abril de 1866, quando perdeu a chefia da Comissão de Engenheiros, mereceu a justa reparação por parte de Caxias, em 11 de maio de 1867, ao ser investido nas funções de deputado do Ajudante-General do Exército junto ao I Corpo. Sua formação de engenheiro não foi desprezada e Caxias o encaminhou ao almirante Inácio Joaquim José para de alguma maneira auxiliar no projeto da ferrovia. Todavia, após uma única visita à esquadra, ocorrida a 26 de novembro, tendo sido enviado a Montevideu, apresentou os sintomas de tifo, e embora internado no Hospital Militar daquela cidade não resistiu, indo a óbito a 4 de janeiro de 1868.

Por ironia, estava na esquadra no rio Paraguai, desde outubro, o alferes José Carlos de Carvalho Júnior, filho do falecido oficial, futuro engenheiro e contra-almirante.

Quanto à ideia original de criação da estrada, proveu-nos de informações o estudioso Guilherme de Andrea Frota, do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil e descendente do visconde de Inhaúma (21) que deixa claro ter sido ela, ideia de Elisiário Antônio dos Santos e acatada por Inhaúma, Caxias e, finalmente pelo ministro da Marinha.

Alguns anos depois, já desfeitas as alianças e crescentes os desacertos entre brasileiros e argentinos, o Arsenal do Cerrito foi desmontado e transferido para Corumbá (1873 a 1874), instalando-se em Ladário, onde promoveu a indispensável melhora das atividades navais naquela distante província.

Os derradeiros integrantes da guarnição brasileira se retiraram da ilha a 22 de junho de 1876. Nos últimos anos da ocupação, até mesmo uma loja maçônica chegou a ser instalada nela.

Sobre o destino do acervo da ferrovia especificamente, isto é, trilhos, locomotiva e vagonetes, não se teve mais notícias.

Há, no Arquivo Histórico do Exército, no Rio de Janeiro, sob o código localizador nº 23.03.2558, um “Levantamento do caminho que vai do riacho do Chaco ao Acampamento das Forças Brasileiras fronteiro à Divisão Encouraçada” feito em setembro de 1867 pelo tenente Luiz Francisco Monteiro de Barros do Corpo de Engenheiros mas, lamentavelmente, apesar da boa qualidade da base física sobre a qual foi desenhado, o pigmento se esvaneceu, a ponto de não aparecer nada referente ao caminho propriamente dito. Perduram nele, todavia, as margens, marcadas pelos bosques ciliares de trechos do rio Quiá e da lagoa meridional de um grupo de outras lagoas longas, estreitas e meandrosas que servem como limite norte ao campo onde esteve a estrada.

É de salientar-se que em setembro daquele ano, ainda não existia por lá nada que se assemelhasse à uma ferrovia, mas tão somente a trilha aberta pelos fuzileiros navais por aqueles dias. No entanto, parece ter restado um perturbador sinal arqueológico da pequena estrada de ferro. Ao confrontar-se a provável posição da mesma conforme está na escassa literatura, com os atuais levantamentos fotográficos efetuados por satélites (22) repara-se, na latitude dos 27°05', uma marca no solo absolutamente retilínea que demanda a margem do rio Paraguai, indo mergulhar mais ou menos onde esteve o fundeadouro da nave capitânia da esquadra. Ela mede, na sua seção mais visível, cerca de dois mil metros. Aproximadamente a 750 metros antes de desaparecer na mata ciliar do rio, abre uma variante para o nordeste, indo na direção onde, de acordo com o mapa de Emílio Jourdan deve ter estado o acampamento da brigada Gurjão. Nesses levantamentos por satélite, o itinerário sempre se mantém acima da pré-falada curva de nível dos 50 metros.

A arqueologia é uma importante ferramenta para a História. O desenho observado no solo não condiz com um risco acidental e natural. A natureza, como se sabe não nos oferece ângulos e linhas retas, e um traçado semelhante não é encontrado em nenhum outro lugar em toda aquela província. Será o derradeiro testemunho da Ferrovia do Chaco?

TELMO FORTES

Notas:

- (1) O autor, Telmo Fortes, 70 anos, é Procurador de Justiça aposentado e membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, da Academia de História Militar Terrestre do Brasil/Rio Grande do Sul (Delegacia de Santa Catarina) e pesquisador associado do Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército.
- (2) AZEVEDO, Carlos Frederico dos Santos Xavier – História Médico-Cirúrgica da Esquadra Brasileira nas Campanhas do Uruguai e Paraguai. Tipografia Nacional, RJ, 1870.
- (3) MARTINS, Helio Leôncio – A Estratégia Naval Brasileira na Guerra do Paraguai. In: Revista Marítima Brasileira, 3º Trimestre de 1997 e BITTENCOURT, Luiz Edmundo Brígido – Inhaúma e o Forçamento de Curupaiti, na mesma revista, ambos vice-almirantes. A judiciosa busca realizada a nosso pedido pelo historiador Corálio Bragança Pardo Cabeda, dentre outras fontes na sua coleção da Revista Marítima Brasileira, apesar de trazer à luz os melhores textos sobre a ação naval no baixo Paraguai, não revelou novos detalhes sobre a ferrovia. (N. do a.).
- (4) BECKER, Klaus – Alemães e descendentes do Rio Grande do Sul na Guerra do Paraguai. Editora Hilgert & Filhos, Canoas, 1968.
- (5) OURO PRETO, visconde de – A Marinha D’outrora. Serviço de Documentação da Marinha, Rio, 1981.
- (6) FURLAN, Luis Fernando – Apuntes históricos sobre la Isla del Cerrito. Revista Navigator, vol. 11 n 22, SDGM, 2015.
- (7) BARROS, Antônio José Vitorino de – O Almirante Visconde de Inhaúma. Typographia do Imperial Instituto Histórico, RJ, 1870.
- (8) Diário Pessoal do Marques de Inhaúma, organizado pelo professor Guilherme Andrea Frota, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, RJ, 2008.
- (9) Chaco é termo oriundo da língua quéchua, que predominava no Altiplano, e significa presença de coisas animadas e por extensão, a caça, tão importante na dieta do índola nativo (N. do a.).
- (10) FERRÃO, Jaime Gomes Argolo – Relatório sobre a Estrada de Ferro do Chaco. In: Revista Marítima Brasileira, n 88, 1º semestre de 1968, SDGM.
- (11) Vieira, Hermes – Ouro Preto, o Homem e sua Época – Companhia Editora Nacional, SP, série Brasileira, 1949.
- (12) Diário Pessoal do Marques de Inhaúma, obra citada.
- (13) Tipografia do Exército – Campanha do Paraguai Diário do Exército em Operações, agosto de 1867.
- (14) MOITREL, Mônica Hartz Oliveira – A Logística Naval na Marinha do Império. Biblioteca do Exército, RJ, 2015
- (15) A primeira linha telegráfica funcionou entre Tuyuti e o Paso de Patria no começo de 1868. (N.do a.).
- (16) Relatório citado, enviado pelo tenente Jaime Gomes de Argollo Ferrão.
- (17) A frota encouraçada era composta por dez navios, a saber: Brasil (8 peças), Cabral (8 peças), Tamandaré (4 peças), Herval (4 peças), Silvado (4 peças), Colombo (8 peças), Barroso (4 peças), Lima Barros (4 peças), Mariz e Barros (4 peças) e Bahia (2 peças). Cinco deles subiram até ficar em condições de bombardear Humaitá e quatro se posicionaram na altura do Porto Elisiário atirar contra Curupaity. Um ficou na boca do Rio do Ouro, entre ambas, para servir de repetidor de sinais, pois a curva no rio ali existente impedia a visualização. (N. do a.).
- (18) COSTA, Felix Pereira da, - A História da Guerra do Brasil contra as Repúblicas do Uruguai e Paraguai, III Volume, Editora A.G. Guimarães, RJ 1870.
- (19) CÂMARA, José Aurélio Saraiva – Um Soldado do Império, o General Tibúrcio e seu tempo. Bibliex, RJ, 2003.
- (20) DUARTE, Paulo de Queiroz – Os Voluntários da Pátria na Guerra do Paraguai, Volume III Tomo 3, pg. 159, Bibliex 1989.
- (21) FROTA, Guilherme de Andrea – “A Ferrovia Affonso Celso”, in jornal Letras em Marcha, nº 147, dezembro de 1983, RJ.
- (22) Satellite.pro e Google Earth. (N. do a.).

XX

Editor: Luiz Ernani Caminha Giorgis, Cel Presidente da AHIMTB/RS (lecaminha@gmail.com)

Sites: www.ahimtb.org.br e www.acadhistoria.com.br

Site do NEE/CMS: www.nee.cms.eb.mil.br

Site do Núcleo Militar de Gramado: www.nucleo.com

Blog da Delegacia da FAHIMTB/RS em Recife, PE – Delegacia Heróis de Guararapes:

<http://historiapatriota.blogspot.com>