

CURIOSIDADES DA CAMPANHA DO PARAGUAI

OS VOLUNTARIOS DA PÁTRIA NA BATALHA DE JATAÍ

**Cel (Res)
RAPOSO BORGES**

Ao mandar uma expedição invadir o sul do Brasil para posteriormente apossar-se da República Oriental do Uruguai, onde contava com a promessa de apoio local do partido dos "blancos", Solano Lopes tornou o cuidado de bipartir suas forças, ficando uma coluna às ordens do General Estigarribia e outra sob o comando do Major Duarte.

A primeira delas desceu o Rio Uruguai pela margem esquerda e a segunda, pelo lado direito.

Esta acampou em Restauracion, nas proximidades do arroio Jataí e lá foi completamente batida pelas forças chefiadas pelo General Flores.

As tropas brasileiras, nessa ação, estiveram representadas pela Brigada Kely, da qual faziam parte os 3.º e 16.º Corpos de Voluntários da Pátria. O 16.º constituía-se de voluntários estrangeiros e fôra organizado na República Oriental pelo coronel em comissão Fidelis Pais da Silva. O 3.º era de voluntários da Bahia e também duas companhias de voluntários de Sergipe, as 6.ª e 7.ª d'êste corpo.

Ao ser criado, o 16.º corpo de Voluntários teve a designação de Corpo de Voluntários Auxiliares e quem autorizou sua organização foi o ministro plenipotenciário brasileiro no Prata, conselheiro Francisco Otaviano de Almeida Rosa. Mais tarde a autorização foi ratificada pelo governo imperial e ainda mais adiante, por aviso de 27 de maio de 1867, é que recebeu numeração e designativo de Voluntários da Pátria, quando veio a ser o 16.º da categoria.

A batalha de Jataí feriu-se a 16 de agosto de 1865, portanto um mês e dois dias antes da capitulação do General Estigarribia. A destruição dos efetivos ao mando do Major Duarte tornou insustentável a posição dos invasores em Uruguaiana, e com isso lá se foram as esperanças do ditador Lopes apossar-se do Uruguai e de uma sonhada e indispensável saída para o Atlântico.

Quer o 3.º como o 16.º de Voluntários tiveram derramado sangue de seus componentes às margens do Jataí. Do 3.º foi ferido o Tenente Teotônio José de Santana e do 16.º, seu próprio comandante, o Coronel Fidelis, atingido na coxa direita.

A ESTRADA DE FERRO DO CHACO

É episódio muito pouco conhecido o que a seguir vamos narrar. Em palestra com muitos amigos e pessoas de bom conhecimento de nossa história, mesmo na especialidade de assuntos militares, temos visto as mais freqüentes demonstrações de surpresa ao mencionarmos o fato de ter o Brasil mandado construir uma estrada de ferro no Chaco, para atender as necessidades de manutenção da esquadra em campanha.

Já chegamos mesmo a ouvir quem perguntasse se não estávamos enganados e confundíamos com uma ferrovia a célebre estrada de rodagem no mesmo cenário construída para penetração de nossos efetivos no território inimigo.

Para documentar o que vamos dizer vemo-nos forçados a citações mais ou menos longas transcrevendo o que pudemos coligir a respeito, seja nos documentos oficiais ou nos comentaristas autorizados das fases do conflito.

Tudo começou quando o nosso Ministério da Marinha remeteu, ao conselheiro Carvalho Borges, representante do Brasil em Buenos Aires, officio confidencial determinando a construção de uma estrada de ferro no Chaco, para abastecer a divisão da esquadra que havia forçado a passagem de Curupaiti.

Em obediência a estrada foi construída e funcionou até que as primeiras cheias verificadas a submergiram e utilizaram. Sua reconstrução deixou de ter sentido, dado que as forças de terra, quando as águas voltaram ao curso normal, já haviam superado as fortificações do reduto acima referido.

Parece-nos muito curioso citar que até uma locomotiva foi construída para essa ferrovia. Foi trabalho de engenheiros e operários brasileiros, feito com peças retiradas de um navio-transporte brasileiro já inutilizado — o Izabel — no célebre Arsenal de Cerrito.

Transcrevendo a seguir o que anotamos acerca da questão, daremos ensejo de muitas particularidades serem conhecidas.

— "Para poder sustentar a divisão de couraçados que forçou a passagem de Curupaiti e se achava isolada entre esta fortaleza e a de Humaitá, o Império mandou construir no Chaco uma linha férrea entre o Pôrto Quiá e Pôrto Elizário". (História da Guerra do Paraguai — Bormann, 1.º volume).

— “O caminho de ferro, que deve ligar o pôrto dominado pela esquadra de madeira, abaixo de Curupaítí, e o chamado Pôrto Elizário, dominado pela esquadra encouraçada, entre Curupaítí e Humaitá, seguindo ao lado de uma estrada de rodagem, vai muito adiantado. É o que consta como parte do relatório do reconhecimento feito às fortificações do Chaco pelo Tenente-Coronel José Carlos de Carvalho.” (Diário do Exército em Operações, alterações do dia 27 de novembro de 1867).

— “Do Pôrto do Quiá a este último (Pôrto Elizário) achava-se em construção um “tram-road” mandado estabelecer ultimamente pelo Ministério da Marinha, para transporte de víveres e munições de guerra para a 1.^a divisão de encouraçados, acima do barranco de Curupaítí.” (Diário do Exército, dia 31 de janeiro de 1868).

— “... e acompanhado do Chefe Alvim seguiu para Pôrto Elizário. O arroio Quiá achava-se ainda em vários lugares atravancado de camalotes, sendo por tal motivo por vèzes desviado o seu curso, navegando-se pelo canal formado pelo leito do “tram-road” completamente alagado.” (Diário do Exército, dia 21 de março de 1868).

— “Desembarcando no pôrto dos argentinos (no Chaco) seguiu pelo “tram-road” da Marinha até a margem da lagca.” (Diário do Exército, dia 30 de julho de 1868).

— “O governo, querendo remover quanto estava ao seu alcance quaisquer causas que pudessem colocar o Vice-Almirante na contingência de recuar da posição conquistada, fêz seguir imediatamente do Rio da Prata animais e material suficientes para não se interromperem as comissões diárias pelo Chaco da divisão encouraçada com a esquadra de madeira. Não contente com isso resolveu à simples inspeção dos imperfeitos mapas existentes, a construção da estrada de ferro de que já tratamos, levada a efeito em diminutissimo tempo.” (A Marinha de Outrora).

— “A estrada aberta no Chaco pelo Chefe Elizário, para transportar víveres e munições para a divisão couraçada, que forçara Curupaítí, transformada em estrada de ferro de cerca de sete quilômetros de extensão, prestava excelentes serviços, guardada pelo valente General Gurjão, que ali tinha sob suas ordens os 16.^o e 44.^o batalhões de infantaria, uma fôrça de cavalaria e um contingente de fuzileiros navais.” (História da Guerra do Paraguai — Bormam — 2.^o volume).

— “O Marechal Caxias deu ordem ao General Gurjão, que protegia a estrada de ferro do Chaco, acampado nas proximidades de Pôrto Elizário, que se collocasse às ordens do Barão de Inhaúma, para qualquer emergência, a 19 de fevereiro de 1868, durante a passagem de Humaitá.” (Bormam, 2.^o volume).

— “A estrada de ferro do Chaco, feita para desbordar as posições inimigas do Pequiciri, foi construída pelos engenheiros Falcão da Frota, Carlos Lassance, Sepúlveda, Jourdan, mais os oficiais do ba-

A outra citação está no livro do General Dionísio Cerqueira, "Reminiscências da Campanha do Paraguai", e é a seguinte:

— "O Guarda-Marinha José Carlos de Carvalho, oficial dos Fuzileiros Navais acampados no arroio Quiá é que projetava construir um caminho de ferro no Chaco".

Ainda releva salientar que a construção da estrada de ferro do Chaco representa perfeito exemplo de esforço integrado e guerra. Acionou elementos do Exército, da Marinha, inclusive fuzileiros navais, civis operários e adrede contratados, pessoal empenhado na linha de frente e em serviço na retaguarda. Estiveram em ação dois arsenais, o de Cerrito e o da Ilha das Cobras.

Bonita demonstração de trabalho coletivo em frente de uma necessidade da defesa nacional.

PREÇOS

ASSINATURA ANUAL

Brasil	NCr\$	3,00
Exterior	NCr\$	12,00

NÚMERO AVULSO

Último número	NCr\$	0,60
Número atrasado	NCr\$	0,80

NOTA — As importâncias deverão ser enviadas por cheque ou vale postal, correndo as despesas de remessa por conta do interessado.

— Haverá acréscimo nos preços acima, em caso de registro ou via aérea.

— Estes preços vigoram a partir de Jan 68.