

A Travessia do Chaco

*Luciano Rocha Silveira**

Qual o resultado dessa manobra?

A conclusão dessa extraordinária manobra de guerra, concebida pelo generalíssimo Luís Alves de Lima e Silva, então marquês de Caxias, comandante das tropas aliadas, pode ser sintetizada no trecho de sua Ordem do Dia de número 272, de 14 de janeiro de 1869, quando já ocupava Assunção, capital do Paraguai:

...Por melhor que fosse o plano que concebi de contornar o inimigo pelo flanco esquerdo, evitando assim ter de atravessar as dificuldades quasi insuperáveis que se oppunham á chegada de nossas tropas á frente do flanco direito da linha do Pykyciry, elle não teria sido coroado do exito prospero e completo que se verificou, se não fôra a passagem do nosso exercito pelo Chaco, base de todas as nossas ulteriores operações...¹

O que os aliados tinham pela frente?

Solano López, após a queda da Fortaleza de Humaitá (Jul 1868), se retrai para o Norte e concentra suas tropas ao longo do rio Tebicuary, na margem esquerda do rio Paraguai, além de deixar uma guarnição em Timbó, um pouco acima de Humaitá, na margem direita do rio Paraguai; mais tarde (22 Ago), foi registrado o abandono de tal guarnição.

Caxias reorganiza suas tropas e transfere seus meios de apoio de Corrientes para Hu-

maitá, deixando o general Alexandre Gomes de Argolo Ferrão Filho, no comando da Fortaleza.

17 de agosto foi o dia fixado por Caxias para início de deslocamento. Choveu impiedosamente nos dias 17 e 18. Caxias adia a partida das tropas. O tempo melhorou. Pela manhã de 19, a tropa acampa ao norte do arroio Hondo. No dia seguinte, Mena Barreto passou Ñeembucú e estacionou próximo a Pilar.

De 21 a 26 foram deslocamentos penosos, cheios de atoleiros e lamaçais, com trabalhos constantes de engenharia no apoio ao movimento, construindo pontes de batéis² ou sobre flutuadores de borracha.

Pelo rio Paraguai, seguia a bagagem do Exército, equipagem de pontes, tipografia, canhões e munições de artilharia e infantaria.

Nesse deslocamento, aconteceram piquetes inimigos que foram prontamente rechaçados.

Os brasileiros deparam com os paraguaios, no rio Tebicuary, onde mantinham uma artilharia volante e mais cavalaria e infantaria para barrar a travessia. Sob o comando do barão do Triunfo³ e sob a orientação de Caxias, a cabeça de ponte foi tomada com poucas baixas das tropas brasileiras. Informações de prisioneiros feitos nesse embate, Caxias toma ciência de que López, desde 24 de agosto, havia-se retirado em direção à Villeta e que a guarnição no Tebicuary foi deixada apenas para retardar o avanço dos aliados.

* Cel Rsm (AMAN/71, EsAO/81), pós-graduado em Docência no Ensino Superior (Faculdade de Educação São Luís, Jaboticabal-SP); ilustrador do livro Apontamentos sobre a Revolução Acreana: anotações de guerra de José Plácido de Castro (214 ilustrações), autor do livro Engenharia, História, fatos e ícones. Atualmente, serve no DEC.

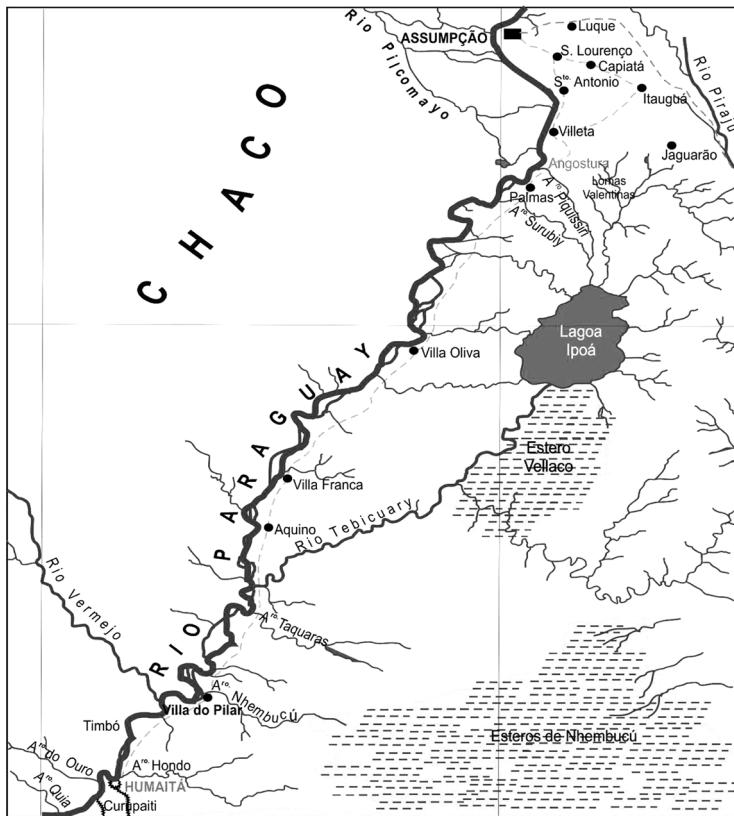


Figura 1 – Teatro de operações (julho a dezembro de 1868)

Fonte: desenhado por este autor, com base em mapas do alferes Emílio Carlos Jordan, 1868

Além de Tebicuary

Segundo Thompson,⁴ o território entre o rio Paraguai, o rio Tebicuary, a lagoa Ypoá e Angostura era completamente plano e cortado de muitos esteiros.⁵ Ao longo do Paraguai e do Tebicuary, estendia-se um mato estreito, mas também pantanoso, por onde se guia a Estrada Real.

Em uma extensão de cerca de duas léguas⁶ ao sul do arroio Piquissiri, o solo era coberto de mato e de palmeiras e completamente intransitável, salvo na Estrada Real, o que dificultou também o recuo de López.

Tebicuary foi transposto com o auxílio dos pontoneiros e da esquadra da Marinha Imperial, que entrou em choque com as baterias de 26 a 28 de agosto. A manobra de transposição daquele rio ocorreu de 1º a 6 de setembro.

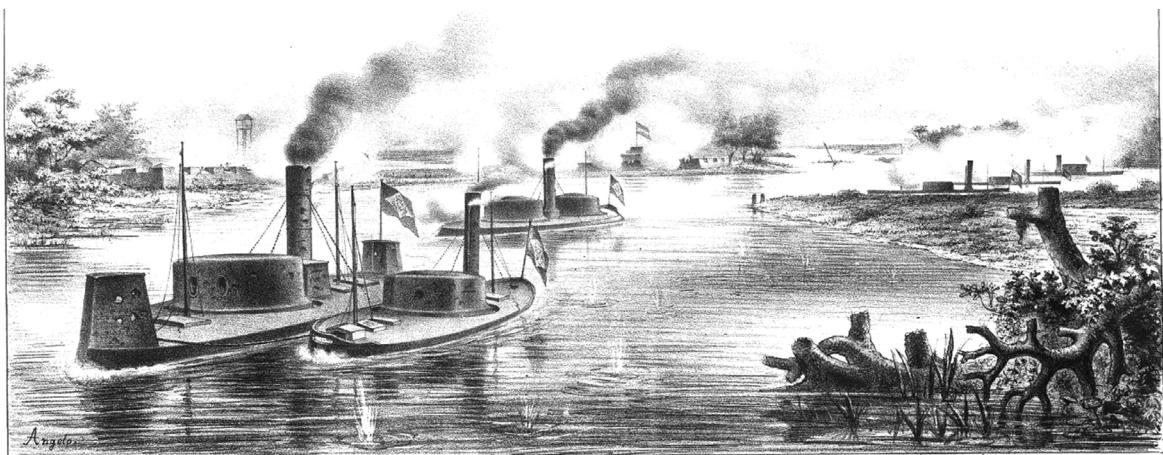


Figura 2 – Da esquerda para a direita: encouraçado Bahia, monitor Alagoas e encouraçado Silva (rio Paraguai); monitores Piauhy e Rio-Grande e o encouraçado Barroso (rio Tebicuary); havia uma bateria com três peças de 68mm e uma peça raiada de 32mm

Fonte: gravura de Angelo Agostini, publicada na revista A Vida Fluminense, nº 34, de 1868

As baterias de Angostura foram reconhecidas e atacadas pelo capitão de mar e guerra Mamede de Simões, do encouraçado Lima Barros, e por José Costa Azevedo, do encouraçado Silvado, em 7 de setembro. As informações do reconhecimento só chegaram a Caxias em 13 de setembro.

Os aliados depararam com o inimigo na passagem do arroio Paraí, em 20 de setembro. O barão de Triunfo, na vanguarda, pôs em desbandada o inimigo, que se esconde no mato próximo.

Foi construída uma ponte de circunstância que foi concluída em 21 de setembro; em 22, a vanguarda já havia ultrapassado o arroio Tuiuti. Reconhecimentos haviam denunciado a presença de inimigos no arroio Surubiy. Triunfo avança e toma a cabeça de ponte. Segundo Centurion,⁷ ali fora uma emboscada preparada por López, sob o comando do capitão Bado, que depois recebeu o apoio do major Rojas; estes, feridos, se tornaram prisioneiros. Só então o Exército de Caxias acampa em Palmas, completando essa manobra em 26 de setembro, firmando sua base de operações. Foram 36 dias para percorrer cerca de 200km, de Humaitá a Palmas.

O que foi a Linha de Piquissiri?

O primeiro reconhecimento foi feito em 28 de setembro pelo coronel Silva Tavares, pelo flanco direito do acampamento dos aliados, e pelo tenente-coronel Tibúrcio, pela frente este foi hostilizado.

Caxias fez reconhecimentos em 29 de setembro e 1º de outubro. Osório se aproximou ao máximo do arroio Piquissiri e foi recebido

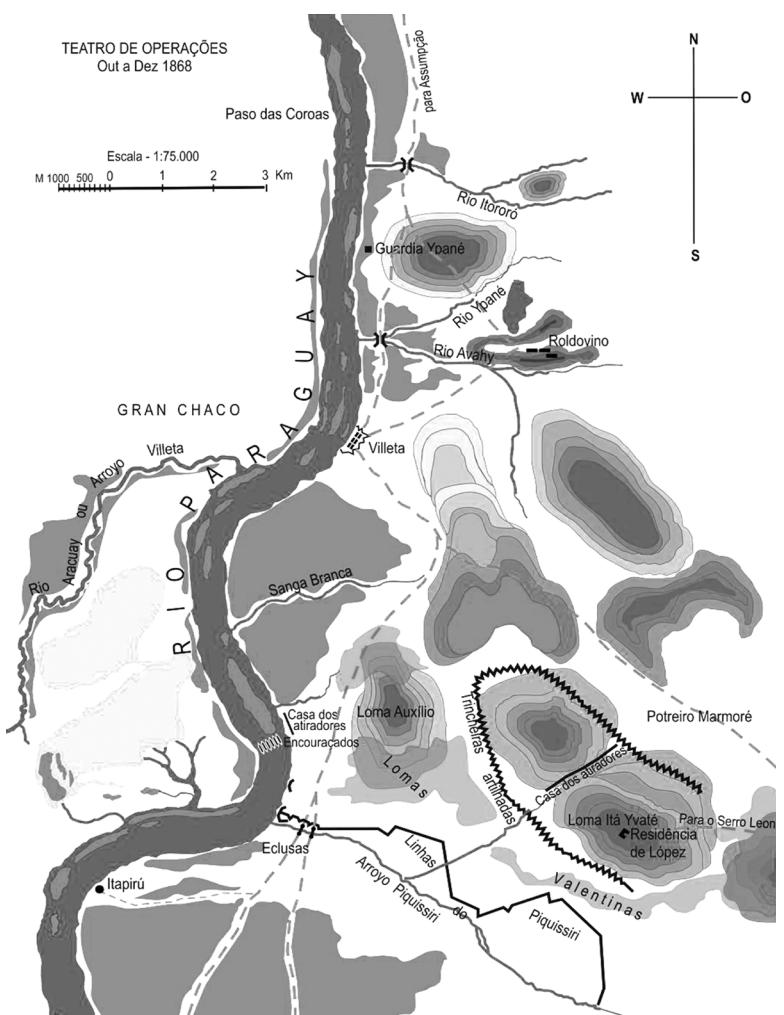


Figura 3 – Teatro de operações (julho a dezembro de 1868)

Fonte: desenhado por este autor, com base em mapas do alferes Emílio Carlos Jordan, 1868

com tiros de artilharia e fuzilaria. Mesmo assim, completou o reconhecimento verificando que o arroio não dava vau em face das represas montadas na sua foz. Sua travessia só seria possível com a construção de uma ponte e, se assim fosse, seria sob fogo inimigo.

O generalíssimo estava convencido de que estava diante de uma posição fortíssima e muito difícil de conquistar por ataque frontal. Era uma defesa entrincheirada de cerca de 9km, a que se antepunham as águas geradas pela lagoa Ypoá.

Duas linhas de ação eram as alternativas que o Comando Aliado tinha para decidir: pela direita, o terreno opunha barreira insuperável, com seu lençol d'água; pela esquerda, poderia ser embarcado e subir o rio Paraguai enfrentando a artilharia de Angostura ou desbordar pelo Chaco até um ponto seguro acima de Angostura, passar para a margem esquerda do Paraguai e surpreender o inimigo pela retaguarda. Caxias optou pela travessia do Chaco com a construção de uma estrada.

Os paraguaios acreditavam na impossibilidade do deslocamento de um exército pelo Chaco, pois se apresentava como um obstáculo natural intransponível de duas léguas e meia de extensão.

Como foi a construção da Estrada do Chaco?

Caxias fez passar para o lado do Chaco, cujo bivacque se consolidou em 12 de outubro, dois batalhões de infantaria, um esquadrão de cavalaria e uma ala do Batalhão de Engenheiros, sob o comando do tenente-coronel Tibúrcio. Este começou de imediato os trabalhos de reconhecimento da área.

Efetivo	Oficiais	Praças	Total
Corpos especiais	2	-	2
Ala do Batalhão de Engenheiros	6	135	141
Contingente de Artilharia	1	29	30
Contingente de Cavalaria	5	75	80
4º Batalhão de Infantaria	30	406	436
16º Batalhão de Infantaria	36	397	433
Total	80	1.042	1.122

Tabela 1 – Pessoal disponível no Chaco em 12 de outubro
Fonte: dados organizados por este autor, a partir da bibliografia referenciada

Caxias confiou a empreitada ao general Argolo, o qual lhe oficiou em 10 de outubro, chamando-o com seu Corpo de Exército, que se encontrava em Humaitá, o qual foi substituído pelo coronel Agostino Marinho Piquet, que seguiu com uma guarnição de 1.500 homens para manutenção daquela Fortaleza. Argolo embarcou em Humaitá às 9 horas de 13 de outubro, chegando em Palmas às 10 horas do dia 15; atravessou o rio e desembarcou no Chaco com 2.925 infantes, 94 cavalarianos, 198 artilheiros e 327 pontoneiros; trouxe consigo uma Comissão de Engenheiros chefiada pelo tenente-coronel Rufino Enéas Galvão e dois membros, o 1º Ten Carlos Lassance e o alferes Emílio Carlos Jourdan.

A missão era muito difícil de executar, mas não impossível, porquanto os aliados dispunham de pessoal de engenharia com larga experiência em apoiar o movimento das tropas, adquirida no decorrer da guerra.

O alferes Dionísio Cerqueira, do 16º Batalhão de Infantaria, assim descreveu o terreno ao chegar ao Chaco (**Figura 4**):

Desembarcamos em um barranco lamacento, coberto de capim, morada predileta das capivaras. Com ondulações suaves, o terreno ia descambando para o interior, até a orla enredada da floresta, onde o chão, excessivamente úmido, era matizado de montículos de gravetos e folhas podres, deixa-



Figura 4 – Chaco paraguai
Fonte: Enciclopédia Britânica (ed. 1971)

dos em sedimentação pelo rio, quando se retirava ao seu leito normal. Nos galhos das árvores víamos, muitos metros acima das nossas cabeças, pedaços de pau, raízes e chamiços enganchados, marcando, com a ciscalhagem das enchentes, o limite das grandes águas. Sentia-se um cheiro indescritível de mofo, de lama, de todos aqueles detritos putrefatos, que nos cercavam por toda a parte e corrompiam o ar que respirávamos, principalmente à noite, fechados nas nossas tendas de campanha...

Os trabalhos da estrada, por determinação do marquês de Caxias, começaram a ser dirigidos pelo tenente-coronel Rufino Enéas Galvão.

15 de outubro

No dia da chegada da equipe de engenheiros, já havia sido aberta uma picada de 1.650m, ao longo do Paraguai (**Figura 6**), por determinação do tenente-coronel Tibúrcio, que lá já se encontrava. Galvão determinou ao alferes Jourdan que continuasse na mesma direção. Com 70 praças do Corpo de Pontoneiros, Jourdan avançou mais 800m naquele dia.

16 de outubro

A equipe da picada depara com uma lagoa. O 1º Ten Lassance, especialista em pontes, recebeu a ordem de levantar uma (tudo indica, pelo mapa de Jourdan, ser apenas um pontilhão), para vencer essa ponta de lagoa e, para isso, deveria utilizar troncos de palmeiras, a carandá, muito abundante na região. Começa a construção de imediato. Os paraguaios, em uma ação de guerrilha, hostilizaram os brasileiros, mas recuaram diante da superioridade em pessoal e fuzilaria com que foram recebidos e tiveram baixas fatais.



Figura 5 – Palmeira carandá (foto atual do Chaco paraguai)
Fonte: www.embrapa.br

TEATRO DE OPERAÇÕES Out a Dez 1868

ESCALA - 1:17.900

0 1 2 3 Km

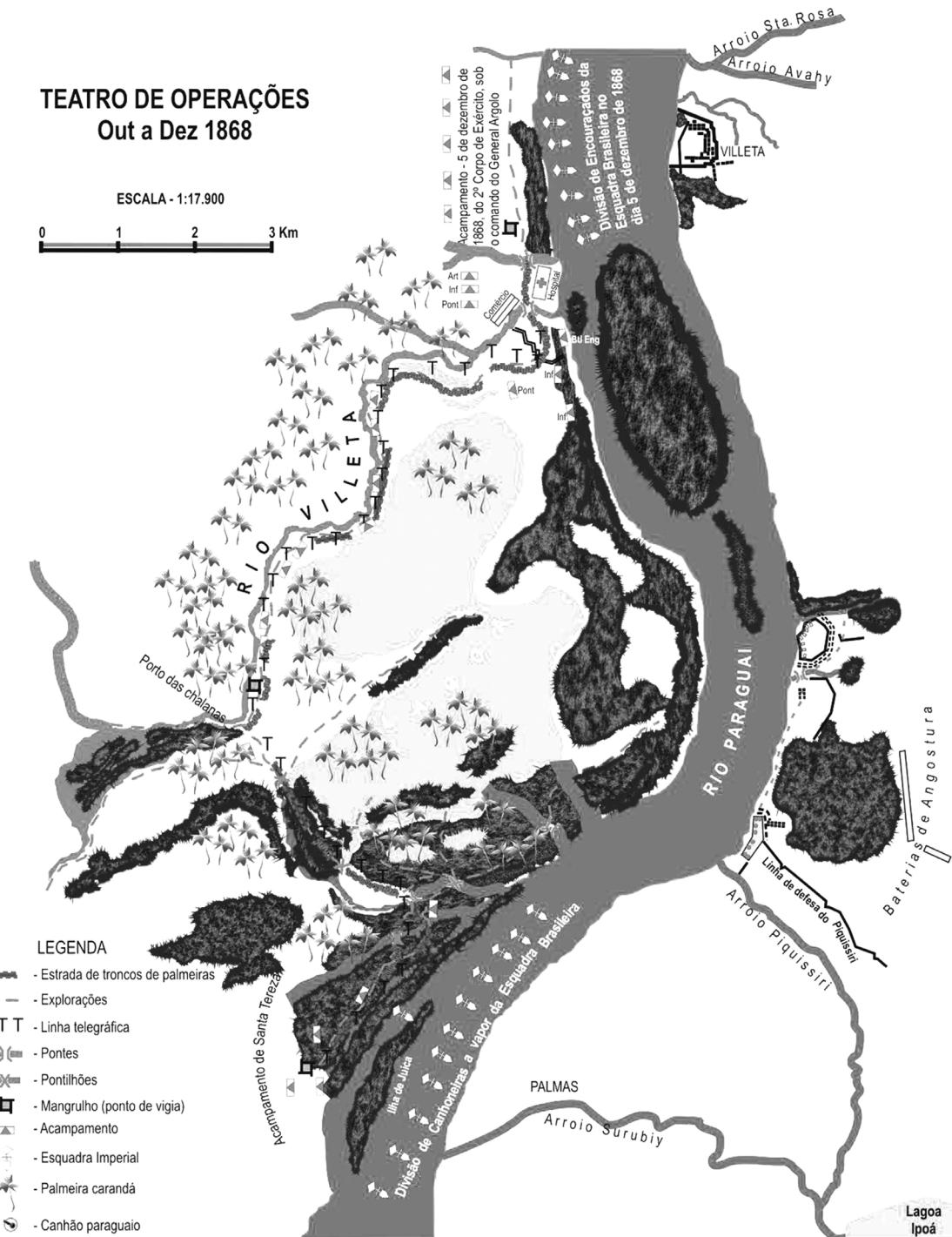


Figura 6 – Teatro de operações (outubro a dezembro de 1868)

Fonte: mapa desenhado por este autor, com base em mapas do alferes Emílio Carlos Jordan, 1868

17 de outubro

Foi construído um mangrulho, aproveitando uma árvore bastante alta existente próximo ao acampamento, e mais uma ponte, sob a orientação de Lassance, para dar continuidade à picada. Galvão foi com Argolo até o extremo da picada aberta e lhe mostrou ser muito inseguro conduzir o Exército por aquela direção, à margem do rio Paraguai, em face de o terreno se apresentar praticamente todo alagado e expor as tropas aos tiros diretos das baterias de Angostura. O general Argolo concordou com os argumentos.

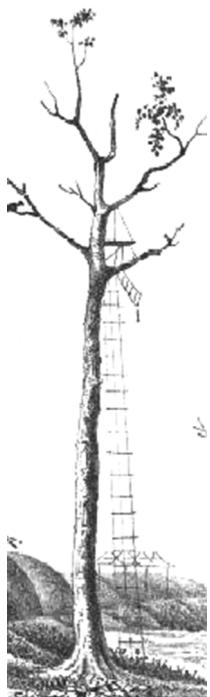


Figura 7 – Posto de observação
Fonte: www.histarmar.com.ar

Galvão sabia, por carta topográfica paraguaia, da existência do arroio Aracuay, que ele chamou de Villeta devido à proximidade do povoado com esse nome. O alferes Jourdan ficou encarregado de explorar o terreno na direção norte. Este volta ao anoitecer informando

haver encontrado um terreno melhor no rumo noroeste.

18 de outubro

Galvão decide que a picada deve seguir o reconhecimento, pelo Noroeste, feito por Jourdan e abandona o caminho do Norte. Jourdan abriu 990m de picada, e Lassance recebe a incumbência de construir uma ponte de 44m sobre 3m de profundidade, empregando nesse serviço praças do Corpo de Pontoneiros. Mais dois pontilhões, um de 20m sobre 1,5m de profundidade e outro de 40m sobre 3m de profundidade, foram determinados por Galvão para que Lassance iniciasse sua construção, logo que fosse possível.

19 de outubro

Jourdan encontra o arroio que o tenente-coronel Galvão tinha em mente, e reconhece ser navegável. Esse ponto foi batizado com o nome de Porto das Chalanás. A boa notícia é levada ao Gen Argolo com o argumento de que se apressasse a construção em virtude das chuvas que poderiam aumentar, dificultando sobremaneira os trabalhos da engenharia. Argolo avaliou a situação e mandou escalar, por toda a extensão da picada, batalhões de infantaria para proceder ao estivamento⁸ da mesma com troncos de carandá.

Nesse mesmo dia, Caxias foi à margem direita do Paraguai e percorreu a picada em companhia de Argolo.

Os trabalhos de estivamento foram dirigidos pelos engenheiros Falcão da Frota, Sepulveda Ewerard, oficiais do Corpo de Pontoneiros e do Batalhão de Engenheiros, além do tenente Lassance e do alferes Jourdan.

20 de outubro

Continuaram os trabalhos de pontes (**Figura 8**); não prosseguiram os trabalhos das picadas por não possibilitar um retraimento, no ponto da última ponte, em caso de emboscada por parte do inimigo.



Figura 8 – Óleo sobre tela do coronel Pedro Paulo Cantalice Estigarribia, pintado em 2018, para comemorar os 150 anos da construção da estrada do Chaco (exposto no 4º Grupamento de Engenharia, Porto Alegre-RS)

Fonte: fotografia feita pelo Cel Bergamaeyr no local em que está exposta a obra, com autorização do autor Cel Pedro Paulo Cantalice Estigarribia, em maio de 2018, cedida a este autor

21 de outubro

Foi concluída a ponte de menor tamanho (pontilhão), que havia começado em 19 de outubro. Iniciou-se a construção de 650m de estiva ligando a ponte em construção ao acampamento da cavalaria.

Jourdan foi incumbido de procurar pelo arroio Villeta, a montante, um lugar mais estreito que facilitasse a construção de uma ponte; fez ele uma picada de 1.200m, terminando em um lago.

22 de outubro

Continuaram os trabalhos de pontes e colocação de estivas. Lassance recebe a missão de abrir uma picada sobre o albardão⁹ forma-

do pelas duas lagoas, onde estavam construindo pontes, com a finalidade de saber se aquele albardão encontrava a margem do Villeta. Depois de trabalhar 1.918m de picada, reconheceu que o albardão terminava em uma grande lagoa.

O alferes Jourdan, para cumprir a ordem do dia anterior, partiu da última ponte em uma nova picada na direção oeste, encontrando novamente o arroio Villeta; nesse ponto, verificou ter apenas 12m de largura e 3m de profundidade e com as margens abarrancadas. O terreno por ele percorrido era inteiramente coberto de macegas e carnaubeiras.

23 de outubro

O chefe da Comissão determinou ao alferes Jourdan que seguisse com uma picada pelo arroio abaixo em procura de sua foz. Jourdan abriu uma picada de 2.750m a partir do ponto em que ficara no dia 19 e verificou que o arroio tomava o rumo nordeste e que sua margem era acompanhada de uma orla de mato, com macegas e banhados à sua direita. Choveu muito, e os caminhos eram só lamaçais. As águas do rio e das lagoas continuaram a subir.

24 de outubro

Lassance concluiu a segunda ponte a partir do Porto de Palmas e continuou com a construção do último pontilhão e estivas. Choveu bastante naquela madrugada. Foi iniciada a construção de um mangrulho próximo ao arroio Villeta.

Jourdan continuou com a picada no rumo leste e nordeste e na distância de

3.200m avistou, às 4 horas da tarde, a Divisão Encouraçada Imperial e às 17 horas se comunicou com ela, dormindo no encouraçado Brasil, bem como o 4º Batalhão de Infantaria, que protegia o trabalho de engenharia.

Neste dia, mais uma ação de guerrilha por parte dos paraguaios. Argolo, preocupado com a demora do retorno de Jourdan, sua equipe e o Batalhão de Infantaria, manda o alferes Frazão Gomes de Carvalho se informar do que acontecera. Frazão foi emboscado a meio caminho e lutou com bravura com dois oficiais paraguaios, deixando-os mortos, bem como duas ordenanças que os acompanhavam.

25 de outubro

Continuaram os trabalhos de pontes, estivas e alargamento de picadas. Jourdan retorna com o 4º Batalhão de Infantaria.

O general Argolo, em vista do acontecido no dia anterior, expediu um destacamento sob o comando do tenente-coronel Tibúrcio, composto de uma ala do 16º Batalhão de Infantaria e outra do 24º Batalhão de Voluntários da Pátria. Quando esta força chegou ao local em que Frazão fora emboscado, o inimigo (**Figuras 9 e 10**) saiu a seu encontro e agrediu, com arma branca, a retaguarda da ala do 24º Batalhão, que marchava na frente. Dionísio Cerqueira, do 16º Batalhão, que estava presente, descreve o que se passou:

pelejava-se em desordem, grupo com grupo, homem com homem. Alguns estrebaravam ensanguentados no chão e outros já tinham exalado o último suspiro...



Figuras 9 e 10 – Carabineiro e soldado de Infantaria do Paraguai, em 1868
Fonte: www.ejercito.mil.py

Tibúrcio, lutando, animava a solidadesca, até que um oficial paraguaio o desafia com a espada em riste. Tibúrcio ordena que aquele homem era só para ele o embate. Como bom esgrimista da Escola Militar da Praia Vermelha, toma posição clássica da nobre luta, com a espada apontada para os olhos do inimigo. Este cai em si e antevê a derrota iminente, olha em volta, cercado de brasileiros, deu meia volta e sumiu no mato próximo. Momento indescritível, segundo Dionísio Cerqueira.

Esse entrevero deixou 20 paraguaios mortos e dois prisioneiros.

26 de outubro

O marquês de Caxias percorreu parte da picada. O chefe da Comissão incumbiu o tenente Lassance da retificação da estrada com a maior brevidade possível, com ordem de trabalhar durante todo o dia e toda a noite.

27 de outubro

Terminaram a construção da última ponte. Foram quatro pontes, sendo a primeira inutilizada por se ter abandonado a primeira picada onde foi construída. Além dessas quatro pontes, existiu mais uma que foi feita pelo contingente do Batalhão de Engenheiros, sob a direção do major Frota. Esta ponte era a primeira a partir do porto de embarque. Foi iniciada a construção de uma estiva de 600m entre as duas últimas pontes.

O tenente-coronel Enéas Galvão dá ciência ao general Argolo de que a estrada estava pronta para a travessia do Exército.

28 de outubro

Lassance e Jourdan tiraram o esboço das picadas e das estradas feitas para a marcha do Exército no Chaco e para a comunicação com a Divisão Encouraçada da vanguarda. Estavam prontos 2.930m de estivas para os quais foram derrubados cerca de 6.000 pés de carandá, que eram divididos em três partes.

Galvão reconheceu da necessidade de aproveitar o arroio Villeta para navegação com transporte de víveres e munição, no entanto estava este obstruído de aguapés e outras plantas aquáticas. Galvão solicita ao general Argolo que expusesse o problema a Caxias e solicitasse o apoio da Armada Imperial para desobstrução do arroio. Caxias atende ao pedido, no entanto a equipe embarcada não con-

segue abrir a navegação naquela via aquática.

Enéas Galvão resolve usar o Corpo de Pontoneiros, sob o comando do major Felício Paes Barreto. Essa equipe trabalhou amarrando os aguapés nas duas margens com cipós e tiras de couro, abrindo uma larga “trilha” no arroio, o que permitiu a navegação de chalanças e lanchas a vapor. Tal serviço foi realizado de 1º a 15 de novembro.

29 de outubro a 4 de novembro

Continuou com a manutenção e alargamento da estrada e melhoramentos das pontes.

Foi estabelecida uma linha telegráfica, que acompanhou o traçado da estrada, cuja construção esteve sob o comando do capitão de engenheiros Álvaro de Oliveira, a partir de 4 de novembro. Nesse dia, Caxias percorreu a estrada e embarcou em um monitor na foz do arroio Villeta, seguindo até Santo Antônio, acompanhado do chefe da Comissão e mais dois membros da mesma para procederem a um reconhecimento.

5 a 16 de novembro

O 7 de novembro é uma data histórica, citada em fontes que fecham os 23 dias de construção da histórica estrada estratégica, considerando seu início em 16 de outubro. Nesse período, a manutenção foi diária, em face das constantes chuvas na área do Chaco.

17 de novembro

Caxias percorreu a estrada regressando pelo arroio Villeta, acompanhado do tenente-coronel Enéas Galvão, chefe da Comissão de Engenheiros. Nesse dia, deu ordens que descesse pelo arroio o trem de pontes, com o fim

de usá-lo na sua foz. E assim foi feito, e montada uma ponte sobre batéis pelo major Julio da Frota.

18 de novembro a 5 de dezembro

Foram feitos vários reconhecimentos e transferências de tropas para próximo à foz do arroio Villeta. Toda a conservação da estrada ficou sob a responsabilidade do Batalhão de Engenheiros, no comando do tenente-coronel Conrado Maria da Silva Bittencourt.

Caxias desiste de desembarcar em Villeta, na margem esquerda do rio Paraguai, e decide pelo desembarque em Santo Antonio, mais a montante e mais seguro.

Começa, então, os combates, surpreendendo os paraguaios pela retaguarda.

Escreve Dionísio Cerqueira no seu livro,

Reminiscências da Campanha do Paraguai:

Aproximava-se a hora da passagem do Exército para outra margem, onde o Díador nos esperava com suas hostes aguerridas e fiéis e a espada do Marquês ia escrever a epopéia da ‘Dezembrada’ resplendente de luz e rubra de sangue. Disseram que López afirmava que o Exército Brasileiro teria a mesma sorte do exército do Faraó afogado pelo Mar Vermelho, quando perseguiu os hebreus de Moisés.

É que a manobra, além de arriscada, parecia, a López, inexequível, por ser tentada naquele terreno falso e traiçoeiro e na época das cheias do rio Paraguai, que submergiriam todas aqueles lezírias.¹⁰

O Marquês seguiu o conselho de Machiavel: “É preciso ousar empreender aquilo que o adversário julga impossível”.

Mais uma vez a audácia foi coroada pela fortuna. **[REB]**



Figura 11 – O maior canhão paraguaio, El Criollo, assentado em Angostura; um oficial regulando a mira (comandante Lucas Carrillo, paraguaio), e o outro observando o rio, Jorge Thompson, inglês, a serviço de López
Fonte: Aquarela de Adolfo Metehfessel, 1867 (commons.wikimedia.org)

Referências

- CENTURION, Juan Crisóstomos. Memórias o Reminiscencias Históricas de la Guerra del Paraguay. Biblioteca Virtual del Paraguay, 2005 [1944].
- Encyclopaedia Britannica do Brasil, Ed. Melhoramentos, 1971.
- FRAGOSO, General Augusto Tasso. História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai. volume 4. Rio de Janeiro: Bibliex, 2012.
- JOURDAN, Emílio Carlos (org). Atlas histórico da Guerra do Paraguay Guerra do Paraguay. Rio de Janeiro: Perseverança, 1871.
- JOURDAN, Emílio Carlos (org). Atlas Historico da Guerra do Paraguay. Rio de Janeiro: Lithographia Imperial de Eduardo Rensburg, 1871.
- GALVÃO, Rufino Enéas. Campanha do Paraguai – 1867 e 1868. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1922
- N. da R.: A adequação do texto e das referências às prescrições da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é de exclusiva responsabilidade dos articulistas.

¹ Mantida a ortografia na intenção de preservar a autenticidade e a maneira como Caxias transcrevia suas ordens.

² Pequenas embarcações.

³ General Joaquim de Andrade Neves.

⁴ George Thompson, engenheiro britânico que lutou no Exército Paraguaio como tenente-coronel.

⁵ Regiões pantanosas.

⁶ Medida comumente usada naquela época; 1 légua era igual a 4,33km, mas era arredondado para 4km. Atualmente, no Brasil equivale a 6km.

⁷ Coronel Juan Crisostomo Centurion (coronel do Exército Paraguaio) – Memórias del Coronel Juan Crisostom Centurion ó sean Reminiscencias Históricas sobre la Guerra del Paraguay - Tomo Terceiro, 1897.

⁸ Estiva – lastro de madeira colocado em terreno alagadiço para facilitar deslocamentos.

⁹ Terreno elevado às margens de rios ou lagos.

¹⁰ Lezíria – planície de inundação.