

ESTRATÉGIA LOGÍSTICA: UMA ANÁLISE DO EPISÓDIO HISTÓRICO DA TRAVESSIA DOS LANCHÕES NA GUERRA DOS FARRAPOS SOB O PONTO DE VISTA DA LOGÍSTICA MILITAR¹

LOGISTICS STRATEGY: AN ANALYSIS OF THE HISTORICAL EPISODE OF THE "LANCHÕES" CROSSING IN THE FARROUPILHA'S WAR FROM THE PERSPECTIVE OF MILITARY LOGISTICS

Layla Gabrielle Roveda²
Claudio Passos Calaza³

RESUMO

Este artigo científico tem como objetivo realizar uma análise da logística militar na "Travessia dos Lanchões" durante a Guerra dos Farrapos, um conflito que ocorreu no sul do Brasil entre 1835 e 1845. A pesquisa buscou investigar e compreender como a logística se desenvolveu nesse episódio específico, e qual foi a estratégia do Movimento Farroupilha em estabelecer a operação da Travessia dos Lanchões, sob o ponto de vista da logística. Através de uma abordagem metodológica baseada em pesquisa bibliográfica histórica, foram consultadas fontes secundárias relacionadas ao evento histórico em questão, bem como livros e manuais de logística para embasar as análises qualitativas. Foram exploradas questões como o planejamento de suprimentos, transporte, abastecimento de tropas em operação militar e estratégias logísticas adotadas durante a referida operação. Além da pesquisa bibliográfica, foram conduzidos levantamentos de dados econômicos da época, a fim de compreender a situação da economia da República Rio Grandense durante o conflito. Foram analisados dados como os produtos exportados, as informações sobre a dívida e outros indicadores econômicos relevantes. Esses dados forneceram uma visão mais abrangente do contexto em que a logística militar estava inserida e de como as condições econômicas influenciaram as operações logísticas. A metodologia de pesquisa combinou métodos quantitativos secundários, por meio da análise de dados existentes, com métodos qualitativos de pesquisa, buscando compreender o contexto histórico e a relevância da logística militar na "Travessia dos Lanchões". A análise dos dados coletados permitiu identificar os desafios logísticos enfrentados, as estratégias empregadas e avaliar o impacto da logística na operação. Espera-se que esse artigo contribua para o preenchimento de uma lacuna de estudos aprofundados sobre a logística militar na Guerra dos Farrapos, resgatando um episódio importante e muitas vezes negligenciado da história militar brasileira. Ao final da pesquisa, serão apresentadas as conclusões e considerações sobre a logística militar na "Travessia dos Lanchões" durante a Guerra dos Farrapos, destacando suas implicações estratégicas, as lições aprendidas e as possíveis contribuições para a área da logística militar.

Palavras-chave: Logística Militar; Guerra dos Farrapos; Travessia dos Lanchões.

¹ Artigo de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Formação de Oficiais Intendentes (CFOInt) da Academia da Força Aérea (AFA).

² Cadete Intendente do 4º Esquadrão (Turma Árion, 2024).

³ Coronel Dentista da Reserva da Aeronáutica, graduado em Odontologia pela F. O. de Valença RJ (1981-1984), e especialista em Cirurgia e Traumatologia Buco-Maxilo-Facial pela UNICAMP (1988-1989). cursou MBA em Gestão de Sistemas de Saúde na Univ. Federal Fluminense (2006). Possui mestrado em Ciências Aeronáuticas pela Universidade da Força Aérea (UNIFA) com concentração na área de História Militar (2007-2008). Possui ainda especialização em História Militar pela UNISUL (2010-2011). E-mail: calazacp@gmail.com.

ABSTRACT

This scientific article aims to analyze the military logistics of the Lanchões's Crossing during the Farrapos's War, a conflict that took place in southern Brazil between 1835 and 1845. The research sought to investigate and understand how logistics developed in this specific episode and what the strategy of the Farrroupilha Movement was in establishing the operation of the Lanchões's Crossing from a logistical perspective. Through a methodological approach based on historical bibliographic research, secondary sources related to the historical event in question were consulted, as well as books and logistics manuals to support the qualitative analyses. Issues such as supply planning, transportation, troop provisioning during military operations, and logistical strategies adopted during the mentioned operation were explored. In addition to bibliographic research, economic data from the period were collected to understand the economic situation of the Rio Grandense Republic during the conflict. Data such as exported products, debt information, and other relevant economic indicators were analyzed. These data provided a more comprehensive view of the context in which military logistics were embedded and how economic conditions influenced logistical operations. The research methodology combined secondary quantitative methods, through the analysis of existing data, with qualitative research methods, seeking to understand the historical context and the relevance of military logistics in the Lanchões's Crossing. The analysis of the collected data allowed the identification of logistical challenges faced, strategies employed, and the assessment of the impact of logistics on the operation. It is hoped that this article will contribute to filling a gap in in-depth studies on military logistics in the Farrapos's War, rescuing an important and often neglected episode of Brazilian military history. At the end of the research, conclusions and considerations on military logistics in the Lanchões's Crossing during the Farrapos's War will be presented, highlighting its strategic implications, lessons learned, and possible contributions to the field of military logistics.

Keywords: Military Logistics; Farrapos's War; Lanchões's Crossing.

INTRODUÇÃO

A Guerra dos Farrapos (1835-1845) foi um conflito de caráter separatista e republicano do período Regencial Brasileiro, na então província de São Pedro do Rio Grande do Sul, e que resultou na criação da República Rio-Grandense. Estendeu-se de 20 de setembro de 1835 a 1 de março de 1845. A principal característica desse conflito, que o diferenciou das demais revoltas que ocorreram no mesmo período, foi sua capacidade de manter a guerra por muito mais tempo que as demais, especialmente por manter uma economia periférica, baseada na produção de charque, que sustentou o movimento insurgente rio-grandense (Carrion, 2022).

Todavia, desde o início da guerra, o então presidente da instaurada República Rio-Grandense, general Bento Gonçalves da Silva, enfrentava problemas em relação à logística de

escoamento da produção do charque gaúcho pelo porto de Rio Grande, controlado pelas forças imperiais (Maestri, 2010). Ele, então, enviou cartas ao revolucionário italiano Giuseppe Garibaldi, que se pôs a serviço da República Rio-Grandense e ficou responsável por organizar uma marinha de guerra na Lagoa dos Patos e, além disso, encontrar uma solução para o problema logístico do escoamento da produção farroupilha.

Nesse contexto, cabe ressaltar que a logística surgiu em conjunto com o início das guerras, sendo essencial para garantir o abastecimento das tropas com armas, munições e mantimentos, assegurando o cumprimento das missões e, principalmente, a manutenção das posições conquistadas (Paura, 2012). A Logística, de acordo com Ballou (2006), consiste no planejamento do processo de aquisição de materiais que visa a entrega do suprimento na qualidade e no tempo correto, de forma a otimizar e aumentar a qualidade dos serviços. No contexto militar, a logística se refere à organização da disposição, do transporte e do abastecimento de tropas em operações militares, levando em consideração a etimologia da palavra “logistique”, que significa ciência das armas, vinda do grego *logistik* (Houaiss, 2003).

Dessa forma, a Guerra dos Farrapos não foi uma exceção em relação à logística. O episódio da Travessia dos Lanchões⁴, que levou ao transporte de embarcações inicialmente por modal hidroviário e, logo, em seguida por modal terrestre, foi o responsável pela busca e conquista de um novo porto para cumprir as atividades de abastecimento e escoamento do governo farroupilha. Cabe ressaltar que esse episódio histórico, apesar de não ter sido inédito, já havia sido feito na Antiguidade e na Idade Moderna, mas nunca em tamanha proporção e em condições tão escassas de recursos (Collor, 2016). Dessa forma, esse tema foi escolhido justamente pela escassez de estudos aprofundados, do ponto de vista logístico-militar, sobre esse episódio histórico com uma visão mais complexa dentro da área de logística militar da doutrina do Ministério da Defesa e do Comando da Aeronáutica.

O presente trabalho tem como objetivo analisar, do ponto de vista da Logística Militar, o episódio histórico da “Travessia dos Lanchões”, como ficou conhecida a operação militar feita por Giuseppe Garibaldi para invadir Laguna (no atual Estado de Santa Catarina), já que esta iniciativa visava a obtenção de recursos econômicos para a sustentação do movimento farroupilha. Além disso, buscou-se avaliar qual foi a contribuição do sistema logístico montado para a sustentação econômica do movimento revolucionário gaúcho, identificar quais recursos sustentavam a

⁴ Define-se “lanchão” como “lança de grandes dimensões e aberta” (Michaelis, 2023).

economia e compreender quais foram as estratégias utilizadas pelo Império Brasileiro para sufocar economicamente o movimento rebelde.

Por fim, ressalta-se que, neste trabalho, buscou-se responder a seguinte questão: do ponto de vista da Logística Militar, qual era a estratégia do movimento farroupilha em estabelecer a operação da Travessia dos Lanchões?

1 METODOLOGIA

Na metodologia qualitativa, os pesquisadores direcionam sua atenção para as questões de pesquisa, em vez de estabelecerem metas específicas ou formular hipóteses com variáveis e testes estatísticos. O foco está na compreensão e exploração dos aspectos subjetivos e contextuais do fenômeno em estudo. Por outro lado, a metodologia quantitativa baseia-se em precedentes históricos que permitem ver a teoria como uma previsão ou uma explicação científica. Nessa abordagem, busca-se estabelecer relações objetivas e mensuráveis entre as variáveis, utilizando teorias estabelecidas para explicar os fenômenos naturais (Creswell, 2007).

Para a realização deste trabalho, foi adotado uma abordagem metodológica baseada em pesquisa bibliográfica histórica, utilizando fontes secundárias relacionadas ao evento histórico em questão, principalmente livros e artigos acadêmicos e manuais de logística para embasar as análises qualitativas. O objetivo foi compreender como a logística militar se desenvolveu nesse episódio específico e qual foi a estratégia do movimento farroupilha em estabelecer a operação da Travessia dos Lanchões.

Em seguida, a análise de dados econômicos da época foi realizada para proporcionar um entendimento mais abrangente do contexto em que a logística militar estava inserida. Foram coletados dados sobre produtos exportados, informações sobre a dívida e outros indicadores econômicos relevantes da República Rio-Grandense durante o conflito. Esses dados foram obtidos por meio de levantamentos em artigos acadêmicos que tinham por base fontes históricas e documentos econômicos da época.

Por fim, a pesquisa buscou contribuir para o preenchimento de uma lacuna nos estudos sobre a logística militar na Guerra dos Farrapos, resgatando um episódio importante e muitas vezes negligenciado da história militar brasileira. As conclusões e considerações sobre a logística militar na Travessia dos Lanchões serão apresentadas ao final da pesquisa, destacando suas implicações estratégicas.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

De acordo com Sun Tzu (2015), na obra *A Arte da Guerra*, os comboios de suprimento, as provisões e as bases de suprimentos são elementos fundamentais para assegurar a vitória em conflitos armados, ou seja, a logística desempenha um papel crucial na conquista do sucesso ou fracasso em qualquer empreendimento militar. Consequentemente, nessa época, 500 a. C., o fator logístico já era considerado de importância determinante em diversas manobras e campanhas de guerra.

Segundo o Estado Maior do Exército (2003), o termo logística, enquanto disciplina militar, emergiu no ano de 1836, nas páginas do livro sobre estratégia militar de Antoine Henri Jomini. Segundo esse autor, “a Logística é tudo ou quase tudo, no campo das atividades militares, exceto o combate” (Jomini, 1862 *apud* BRASIL, 2003, p. 10). Esta concepção evidencia a abrangência e centralidade da logística nas operações militares.

Segundo Jomini (1862), o termo "logística" tem origem no título "major général des logis" (ou "Quartiermeister" em alemão), que era atribuído a um oficial inicialmente responsável pelo alojamento, acampamento e, também, pela orientação das marchas das tropas, além de determinar suas posições no terreno. Inicialmente restrita, a logística evoluiu à medida que as guerras passaram a ser travadas sem acampamentos, tornando os movimentos militares mais complexos e exigindo que os oficiais do estado-maior desempenhassem funções mais abrangentes. Nesse contexto, o chefe de gabinete passou a transmitir estratégias para locais distantes do teatro de guerra e adquirir documentação para planejar operações. Ele também auxiliava o general na formulação de planos, comunicava-os aos subordinados e supervisionava sua execução em detalhes. Essas funções estavam intrinsecamente ligadas a todas as operações de uma campanha militar, demandando profundo conhecimento da arte da guerra. Considerando que o termo logística engloba essas atribuições, fica claro que, segundo essa definição, a logística é a ciência de aplicar todo o conhecimento militar disponível para garantir o sucesso em operações militares.

Em uma abordagem mais empresarial, Ballou (2009) define a logística como um processo de planejamento voltado para a aquisição de materiais, visando a entrega de suprimentos na qualidade e no tempo adequados, com o propósito de otimizar e melhorar a qualidade dos serviços. Nessa perspectiva, a logística não é apenas uma ferramenta de suporte, mas um componente essencial para a eficiência das operações.

A Guerra dos Farrapos (1835-1845) representou um conflito que teve suas raízes no Período Regencial brasileiro e se estendeu até o Segundo Reinado. Inicialmente desprovida de aspirações separatistas, a revolta logo assumiu caráter republicano. O desafio enfrentado para sustentar essa década de conflito só não foi maior do que aquele vivenciado nos campos de batalha (Schimitt, 2018).

O que distingue a Guerra dos Farrapos das demais rebeliões regenciais é a sua extraordinária longevidade, em grande parte devido à sua capacidade de manter uma economia periférica, centrada na produção de charque, que serviu como sustentáculo financeiro do movimento insurgente rio-grandense. No entanto, a interrupção do fluxo de exportação de charque tornou-se uma ameaça quando as forças imperiais bloquearam o porto de Rio Grande, forçando a República Rio-Grandense a buscar alternativas para escoar sua produção (Carrion, 2022).

A Guerra dos Farrapos não é uma exceção à relevância da logística nas guerras. O episódio conhecido como a "Travessia dos Lanchões", que envolveu o transporte de embarcações inicialmente por meio aquático e depois por via terrestre, desempenhou um papel vital na busca e conquista de um novo porto para o abastecimento e transporte das operações farroupilhas. Vale ressaltar que esse episódio histórico, embora não tenha sido inédito, ocorreu em uma escala e sob condições de recursos escassos sem precedentes (Collor, 2016).

A fim de cumprir o objetivo principal deste trabalho, foi conduzida uma análise da estratégia logística adotada pelo movimento farroupilha durante o episódio histórico conhecido como "Travessia dos Lanchões", com um enfoque específico na perspectiva da logística militar. Para fundamentar teoricamente essa análise, destaca-se a relevância da obra *Memórias de Garibaldi*⁵, escrita por Alexandre Dumas.

Para aprofundar ainda mais essa análise logística, foi utilizado como documento de referência principal a Doutrina de Logística Militar do Ministério da Defesa. Essa doutrina abrange os conceitos logísticos fundamentais para a doutrina das Forças Armadas, englobando as funções de recursos humanos, suprimento, manutenção e transporte (Brasil, 2016). A aplicação desses conceitos permitirá uma compreensão profunda e abrangente da estratégia logística empregada durante a "Travessia dos Lanchões" na Guerra dos Farrapos.

⁵ É de conhecimento geral que Alexandre Dumas tinha extrema habilidade em “formular dramaticamente ideias, pensamentos e emoções que estavam no ar” (Prado apud Mendes, 2004, p. 70), porém, na versão original do livro, Dumas se auto intitula como apenas um tradutor dessa história.

Dado que o tema em questão não foi abordado anteriormente sob a ótica da logística militar, este trabalho visa preencher essa lacuna, adotando uma abordagem integrada entre logística e história militar. O objetivo é proporcionar uma análise mais completa e aprofundada do papel da logística na "Travessia dos Lanchões" durante a Guerra dos Farrapos, com a intenção de ampliar as conclusões obtidas por pesquisadores e autores anteriores. Essa abordagem inovadora visa contribuir para uma compreensão mais complexa e abrangente da importância da logística militar nesse episódio histórico.

3 CONTEXTO HISTÓRICO

A Guerra dos Farrapos (1835-1845) foi um conflito de caráter republicano do período Regencial Brasileiro, na então província de São Pedro do Rio Grande do Sul, e que começou devido a insatisfações dos estancieiros e charqueadores. A falta de autonomia da província e os impostos sobre o charque e sobre seus insumos, que faziam com que o produto gaúcho perdesse a concorrência para *saladeiros*⁶ platinos, foram os principais motivos. Esses descontentamentos se intensificaram após a Guerra da Cisplatina (1825 - 1828), uma vez que a província do Rio Grande do Sul foi a principal fornecedora de militares, cavalos e gado para essa guerra sem qualquer ressarcimento (Campos, 2016).

A revolução começou em 20 de setembro de 1835, data em que o coronel da Guarda Nacional, Bento Gonçalves da Silva, comandou uma invasão a Porto Alegre, capital da província, o que obrigou o então presidente provincial, Antônio Rodrigues Fernandes Braga, a fugir e estabelecer seu governo na cidade portuária de Rio Grande. Inicialmente, o movimento rebelde manteve-se leal ao Império do Brasil; contudo, com a prisão de diversos militares farroupilhas e do próprio governo revolucionário, no dia 11 de Setembro de 1836, o general Antônio de Souza Neto declarou a independência da República Rio-Grandense após a vitória sobre as tropas imperiais na Batalha do Seival (Carrion, 2022).

A principal característica desse conflito, que o diferenciou das demais revoltas que ocorreram no mesmo período, foi sua capacidade de manter a guerra por muito mais tempo que as demais. Essa peculiaridade ocorreu especialmente pela economia periférica estabelecida, baseada na produção de charque, que sustentou o movimento insurgente rio-grandense (Carrion, 2022).

⁶ Define-se "saladeiros" como as charqueadas da região do Rio do Prata, principalmente no Uruguai, associados a uma mão de obra assalariada, ao contrário do que ocorria nas charqueadas gaúchas (Soares, 2006).

O surgimento dessa atividade econômica, criação de gado, na Capitania do Rio Grande de São Pedro, remonta à passagem do século XVII para o século XVIII com o aumento da demanda para o fornecimento sistemático de gado de corte e tração para o então novo setor de exportação da economia colonial da época, a mineração no sudeste. Com a ampliação das *plantations* açucareiras no nordeste e no sudeste, e, conseqüentemente o aumento do número de escravos africanos, surge um novo aumento da demanda de charque, já que esse era um dos principais alimentos dos escravizados. Com essa ampliação de demanda, destaca-se a cidade de Pelotas como um dos principais centros produtores de charque da América do Sul, junto com Buenos Aires e Montevideu, sendo que o fácil escoamento da produção, via fluvial e pluvial, era o diferencial dessas cidades (Campos, 2016).

Contudo, segundo Campos (2016), após a independência da província da Banda Oriental, atual Uruguai, os estancieiros gaúchos foram impedidos de transportar o gado desta região para a província do Rio Grande do Sul, traslado que antes faziam sem pagar qualquer tipo de tributo, já que ambas províncias pertenciam ao Império do Brasil, o que acabou gerando prejuízos aos latifundiários e charqueadores. Cabe ressaltar que muitos desses rebanhos foram confiscados ou roubados durante a guerra sem serem ressarcidos pelo Império. Esse imposto, de 15%, acabou por ser abolido em 1835, porém logo em seguida o governo imperial recalculou impostos sobre os insumos (sobre o sal, principalmente), aumentando-os consideravelmente, criou postos alfandegários, para taxar o gado que circulava entre o Uruguai e o Rio Grande, e novos tributos sobre esporas, estribos e outros objetos utilizados pelos charqueadores e estancieiros (Campos, 2016).

Tamanho era a indignação da província a respeito do descaso e dos altos impostos, que, em 1838, Bento Gonçalves e Domingos José de Almeida lançam o “Manifesto do presidente da República Rio-Grandense em nome de seus constituintes”, a fim de que as massas populares adiram à luta:

Há muito desenvolvia o governo imperial uma parcialidade imérita, um desprezo insolente e revoltante a respeito da nossa província [...]. Agressor ou agredido, o governo nos fazia sempre marchar à sua frente: disparávamos o primeiro tiro de canhão e éramos o último a recebê-lo [...] transformou-se o Rio Grande numa estalagem do Império [...] o arbítrio nos tirava com violência em gado vacum e cavalari e em exigências de todo gênero mil vezes mais do que cumpria quotizar-nos proporcionalmente [...] O governo imperial [...] esmagou a nossa principal indústria [...]. A carne, o couro, o sebo, a graxa, além de pagarem nas alfândegas o duplo do dízimo de que se propuseram aliviar-nos, exibiam mais quinze por cento em qualquer dos portos do Império [...] nos puseram desde esse momento na linha dos povos estrangeiros; desnacionalizaram a nossa província e

de fato a separaram da comunhão brasileira. Pagávamos todavia oitenta réis do dízimo do couro e mais vinte por cento sobre o preço corrente, nós que já íamos vencidos na venda desses gêneros pela concorrência dos nossos vizinhos [...]. Era o Rio Grande uma província de primeira ordem se se tratava de concorrer para as despesas gerais, entrava quase na última quanto à sua representação no Congresso Geral [...] leis insensatas e atrozes [...]. Tal era a lei da criação de um corpo policial [...] organizado, disciplinado e comandado ad libitum do presidente. Tal era a outra que estabeleceu o imposto de dez mil réis sobre légua quadrada de campo e criou os direitos sobre os chapeados, as esporas e estribos dos nossos cavaleiros [...] um único meio se oferecia à nossa salvação [...] a nossa independência política e o sistema republicano [...] os rio-grandenses, reunidos às suas municipalidades, solenemente proclamaram e juraram a sua independência política, debaixo dos auspícios do sistema republicano, dispostos todavia a federarem-se, quando nisso se acorde, às províncias irmãs que venham a adotar o mesmo sistema (Gonçalves; Almeida apud Carrion, 2022, p. 177).

Desde seu nascimento, a República Rio-Grandense enfrentava problemas em relação à logística de escoamento da produção do charque e de obtenção de materiais bélicos, pois o porto de Rio Grande sempre esteve sob o controle das forças imperiais (Maestri, 2010). A saída encontrada pelos revolucionários era de utilizar o porto de Montevideú, já que os líderes da revolução tinham relações muito próximas com os uruguaiois, porém, em 1839, por pressão do Império do Brasil, o governo uruguaio se viu obrigado a fechar o porto para comércio com a República Rio-Grandense. Assim, surge a necessidade de abrir uma nova rota de comércio para a nova república, o porto de Laguna, localizado na Província de Santa Catarina (Garcia Kieling, 2013).

4 DO INÍCIO DA TRAJETÓRIA DE GIUSEPPE GARIBALDI, “ O HEROI DOS DOIS MUNDOS”

Giuseppe Maria Garibaldi nasceu em 4 de julho de 1807 em Nice, na Itália, que ainda estava sob domínio do Império Francês de Napoleão Bonaparte. Segundo filho de Giovanni Domenico, proprietário de um barco em que fazia transporte de cargas, e de Maria Rosa, uma senhora católica cujo sonho era que um de seus filhos se tornasse padre. Moravam em uma modesta residência bem em frente ao porto, o que fez com que Garibaldi passasse horas e horas no cais e, assim, aprendesse a nadar ao mesmo tempo que aprendia a caminhar. Seu pai, Domenico, sabia que não tinha posses suficientes para deixar riquezas de herança para seus filhos, então, acreditava que seu legado deveria ser um forte direcionamento na moral e na educação. Assim, Giuseppe aprendeu latim, francês, matemática e História (Oliveira, 2013).

Segundo Collor (2016), nas aulas de História Militar, Giuseppe Garibaldi aprendeu sobre o glorioso Império Romano, ansiando por testemunhar o retorno desses tempos, e assim começou seu interesse pela política e pelas ideias liberais, já que naquele momento a Itália estava fragmentada, ainda se recuperando do fim do domínio de Napoleão e da ascensão da monarquia. Alistou-se como aprendiz de marinheiro em um barco comandado pelo amigo de seu pai, Angelo Pesante, sem qualquer tipo de privilégio ou regalia por ser conhecido do comandante da embarcação, exercendo todos os serviços subalternos, como qualquer outro. Destacou-se por seu empenho em fazer tudo que lhe era mandado da melhor forma possível, como a limpeza da embarcação, por exemplo. Sua principal recompensa era, ao final de um dia, sentar-se no convés com os marinheiros mais experientes e ouvir suas histórias.

Conheceu, em suas viagens, um francês no barco de seu pai, Émile Barrault, um discípulo de Saint Simon, que pregava o socialismo utópico, a necessidade de um homem lutar não só por suas liberdades individuais e do seu povo, mas também a de todos os povos oprimidos. Conheceu o movimento intitulado Jovem Itália, uma sociedade secreta, formada principalmente por pessoas com idades entre 20 e 30 anos, por isso o “Jovem”, que conspirava contra a monarquia e que queria instaurar uma república, que teve como principal líder Giuseppe Mazzini. Assim, Garibaldi não só entrou para a irmandade, como teve sua cerimônia de adesão presidida pelo próprio líder do movimento (Oliveira, 2013).

A primeira missão de Garibaldi foi se infiltrar na Marinha Real e extrair informações estratégicas, além de semear entre os marinheiros os ideais da Jovem Itália. Logo os planos de Mazzini foram descobertos pelo governo, que iniciou uma série de prisões na véspera do dia marcado para a insurreição. Giuseppe e Mutru, amigo e também revolucionário da Jovem Itália, ao chegarem em Gênova, foram ao local combinado de reunião, porém não encontraram ninguém. Apesar de receosos com o acontecido, voltaram para o navio para passar a noite, porém, Garibaldi, incomodado com o acontecido, não conseguiu dormir e retornou para a cidade para tomar ar fresco. Quando retornava ao navio, viu que o navio estava sendo invadido por soldados da coroa, então, percebeu que havia sido denunciado como conspirador. Garibaldi conseguiu fugir e se esconder na casa de uma vendedora ambulante, pois houve uma confusão com um marinheiro de igual sobrenome, já Mutru, foi preso.

Acabou voltando brevemente a Nice, onde evitou ir à casa de seus pais, com medo de envolver sua família, já que toda a cidade estava falando dos eventos de Gênova. Conseguiu fugir a pé rumo à fronteira com a França com documentos falsos. Acabou sendo preso na fronteira, mas

conseguiu escapar da vigilância dos guardas e rumou para Marselha. Quando chegou, ficou sabendo que havia sido condenado à morte pelo rei da Sardenha, Carlos Alberto. Mazzini acabou por se exilar na Suíça e criar outro grupo conspirador, a Jovem Europa. Garibaldi sabendo que se continuasse na Europa, cedo ou tarde seria capturado, então migrou para o continente americano, do qual já havia ouvido falar, pois outros revolucionários italianos já haviam partido para lá. Então ele entrou em contato com Mazzini avisando-lhe que iria para o Novo Mundo, e que queria continuar a contribuir para o movimento de lá. Mazzini acionou seus contatos no Brasil e pediu que recebessem muito bem seu enviado (Dumas, 2014).

Quando chegou ao Brasil, no Rio de Janeiro, foi recebido calorosamente por seus conterrâneos dando-lhe boas-vindas. Ficou hospedado em uma pensão de um italiano e lá conheceu Luigi Rossetti, que se tornaria seu grande amigo e companheiro de muitas lutas. No Brasil, encontrou uma fase política muito turbulenta, D. Pedro I havia abdicado do trono em favor de seu filho, com 5 anos de idade, devido a diversos fatores: às pressões políticas causadas pelo conflito entre brasileiros e portugueses, e à forma quase absolutista com que governava, além da derrota na Guerra da Cisplatina, em que acabou perdendo o território da Cisplatina.

Em 1835, Rossetti e Garibaldi ouviram falar de uma revolução que havia estourado no Rio Grande do Sul. A revolução já contava com outros italianos com os mesmos ideais de Garibaldi, como o conde Tito Lívio Zambeccari, um militante carbonário que lutou na tentativa de insurreição italiana em Parma em 1831. Quando Bento Gonçalves, líder da revolução, fora preso, juntamente com Zambeccari após a batalha de Fanfa nas proximidades de Porto Alegre, foram mandados para a Fortaleza de Santa Cruz no Rio de Janeiro. Assim, Rossetti recebeu permissão para visitar Zambeccari na prisão e levou Garibaldi junto. Enquanto ambos não conseguiam voltar à Itália para libertá-la, ofereceram seus serviços aos farrapos. Com a autorização de Mazzini, a missão de Garibaldi era organizar uma esquadra de guerra para retomar a luta no sul, assim, receberam uma carta de corso, assinada pelo próprio presidente da recém-proclamada República Rio-Grandense, que os autorizava a atuarem como piratas (Oliveira, 2013).

5 A QUESTÃO TRIBUTÁRIA DA NOVA REPÚBLICA E O SEU REFLEXO NA QUESTÃO DOS PORTOS PARA O COMÉRCIO E ABASTECIMENTO

A questão tributária no Rio Grande do Sul, mesmo antes do início da revolta, sempre gerou várias disputas entre os setores da elite provincial e o governo imperial. Com o fim da Guerra da

Cisplatina (1825-1828) e a Independência do Uruguai (1828), os recursos antes arrecadados que eram utilizados para a manutenção da província Rio-Grandense na guerra e beneficiavam a elite provincial (comerciantes, estancieiros e charqueadores), começaram a ser utilizados para diminuir o déficit financeiro do Império, não sendo aplicados na província, o que foi visto como exploratório pelos gaúchos.

Segundo Miranda (2018), até 1830, os impostos eram herdados da época colonial e eram separados em receitas ordinárias e extraordinárias. Nessa primeira categoria estavam os impostos sobre importação (em alíquotas de 2%, 15% e 24%), sobre exportação do charque, sobre a propriedade de tabernas e botequins e sobre o quinto do couro e do gado em pé, entre outros. Já as extraordinárias, como seu próprio nome já sugere, ocorriam em períodos fora do comum, no caso em tempos de guerras, representavam um grande aporte nas contas provinciais, já que a arrecadação dos tributos e a execução das despesas era feita pela própria província, e somente suas sobras e as arrecadações feitas pelo Rio de Janeiro, município neutro, eram destinadas ao governo central.

Em 1832, houve a primeira reforma na área fiscal do Império do Brasil. Essa reforma centralizou a arrecadação sobre o comércio externo, sobre a importação e a exportação, sendo exclusivamente arrecadada pelo governo imperial, retirando a maior parte das receitas provinciais. Como se não bastasse, o Império ainda transferiu as despesas com justiça, política, saúde, educação, catequese de indígenas e colonização para as províncias. Os gaúchos, então, passaram a defender a redução desses impostos ou, pelo menos, a sua transformação em receitas provinciais.

Em 1834, ocorreu uma nova reforma fiscal com a promulgação do Ato Adicional. Nele as assembleias legislativas foram criadas e a elas incumbidas a competência de legislar sobre os tributos municipais e provinciais. Essa nova lei acabou por internalizar o conflito, uma vez que, além das despesas que o Império já havia repassado às províncias, o Rio Grande era responsável pelas despesas da Guerra da Cisplatina, sendo obrigado a aumentar sua arrecadação, pois já não tinha poder sobre as receitas de exportação e importação. Assim, no ano de 1834, o charque gaúcho já era mais caro no mercado interno que o charque platino; dessa forma, o Presidente da Província viu-se pressionado pelos comerciantes e charqueadores a não onerar mais ainda o charque, couro e sebo, mas acabou por onerar os proprietários de terra, cobrados por légua de terra, e o comércio interno. Assim, a questão fiscal acabou sendo a questão catalisadora da ruptura política entre a elite provincial e o governo central.

Dessa forma, segundo Campos (2016), a questão portuária emergiu como um ponto crucial para a República Rio-Grandense. O porto de Rio Grande sempre esteve sob o controle do Império

do Brasil, uma vez que sua Marinha era muito poderosa e desenvolvida, apesar de não conseguir manter efetivamente o controle da Laguna dos Patos, devido ao alto calado da maioria de suas embarcações. Assim, esse fato representava uma séria ameaça à viabilidade econômica e militar dos farrapos, dado que esse porto era a principal via de escoamento da produção charqueadora, base fundamental da economia gaúcha. Diante desse bloqueio, os farrapos se viram obrigados a buscar alternativas viáveis. A solução encontrada, inicialmente, foi utilizar o porto de Montevideú, no Uruguai, como principal ponto de entrada e saída de mercadorias.

Essa escolha estratégica mostrou-se vantajosa em vários aspectos. Primeiramente, a logística se tornou mais eficiente, uma vez que as charqueadas da fronteira gaúcha estavam mais próximas de Montevideú do que de Rio Grande, reduzindo tanto o tempo quanto os custos de transporte. Isso foi fundamental para a economia de guerra da República Rio-Grandense, pois garantia que o produto principal de exportação da região, a carne charqueada, chegasse mais rapidamente aos mercados internacionais.

Além disso, os custos operacionais eram menores em Montevideú. O frete ferroviário e os impostos uruguaios eram consideravelmente mais baixos do que os cobrados pelo Império. Essa vantagem competitiva permitia aos farrapos aumentar seus lucros com a exportação de charque e reduzir seus gastos com importação de armas e munições. Adicionalmente, o volume maior de operações em Montevideú possibilitava uma economia de escala, diluindo os custos do imposto marítimo sobre a exportação e tornando-o mais vantajoso para a República Rio-Grandense.

O porto de Montevideú tornou-se não apenas um canal para a exportação de produtos, mas também crucial para o fornecimento de armas, munições e outros recursos bélicos essenciais para a sustentação do conflito. Isso permitiu que os farrapos enfrentassem o Império do Brasil em condições mais igualitárias.

Os impactos da escolha de Montevideú foram significativos para a República Rio-Grandense. A utilização deste porto permitiu que a república melhorasse sua situação financeira, aumentando a receita com exportações e reduzindo os gastos com importações. Além disso, garantiu o abastecimento regular de suas tropas com alimentos, armas e munições, possibilitando assim a continuidade do esforço bélico, visto que as tarifas de exportação e importação não eram aplicadas ao Uruguai, dado o vínculo essencial da República Farrapa com esse porto.

No entanto, o Governo Imperial Brasileiro iniciou uma intensa pressão diplomática para bloquear esse escoamento através do porto de Montevideú, fazendo com que o governo uruguaio

ameaçasse fechar o porto por tempo indeterminado para os Farroupilhas, a fim de sufocar economicamente os revoltosos, forçando a República Rio-Grandense a procurar um novo porto para a importação de armas e de suas exportações (Garcia Kieling, 2013).

6 TRAVESSIA DOS LANCHÕES

Segundo Lopes (2017):

Era o quarto ano de guerra, e a República Rio-grandense encontrava-se em um inverno de indefinições. O governo imperial controlava dois enclaves estratégicos: Porto Alegre e Rio Grande, impedindo o acesso dos farroupilhas ao Atlântico. Em busca de um porto para escoar a produção, o general Bento Gonçalves e seu alto comando decidiram estender a revolução para Santa Catarina. Já haviam ocupado Lages duas vezes e, em Laguna, havia simpatizantes do movimento republicano. Mas como chegar até o mar, se as principais saídas estavam bloqueadas? “Propus a construção de duas carretas — grandes o suficiente e resistentes o bastante para que se colocasse um lanchão sobre cada uma delas — e a atrelagem de bois e de cavalos na quantidade necessária para puxá-las.” (Dumas apud Lopes, 2017, disponível em <https://gauchazh.clicrbs.com.br/especiais/seival-garibaldi>)

Segundo Dumas (2014), em 1839, Garibaldi foi, então, convidado a se juntar à expedição sob o comando do General Davi Canabarro, que iria por terra com seu exército, enquanto Garibaldi iria por mar com seus dois lanchões e seus marinheiros, Seival e Rio Pardo. O primeiro desafio encontrado por Garibaldi foi o de sair da Estância da Barra, nas margens do rio Camaquã, onde se localizava seu pequeno estaleiro, para adentrar a Lagoa dos Patos e, logo em seguida percorrer 60 quilômetros por terra para, então, chegar ao Oceano, visto que, em sua margem meridional, estava a cidade e o porto de Rio Grande, e, na margem setentrional, a cidade de São José do Norte, ambas sob o controle do Império Brasileiro. Assim, Garibaldi elaborou um plano, segundo Collor (2016), jamais visto em tais proporções na história⁷.

Garibaldi, então, planejou levar por 12 léguas de terreno irregular os dois navios mais novos da República, do Rio Capivari até a barra do Rio Tramandaí para então chegar ao mar, através da construção de 12 grandes rodas que seriam tracionadas por 200 bois, enquanto os outros dois barcos continuavam suas missões de corso na Lagoa dos Patos para atrair a atenção dos imperiais. Foram mais de 55 toneladas carregadas, contando os barcos e os mantimentos neles carregados. Porém, para dificultar a missão, que por si só já era muito complexa, o inverno daquele ano estava sendo muito rigoroso, chuvoso e com ventos muito fortes, isso fazia com que o terreno ficasse úmido com

⁷ Como já mencionado, tal manobra já havia sido feita durante a Antiguidade pelo general romano Marco Antônio e por Mouhamed II, o sultão, mas nunca por um terreno tão acidentado e por um percurso tão longo com tão primitivos recursos (COLLOR, 2016)

partes alegadas, dificultando ainda mais a passagem dos lanchões. A missão de chegar até o mar durou oito dias de trabalho ininterruptos para 70 homens, com mais três dias apenas para reparos nas embarcações (Collor, 2016).

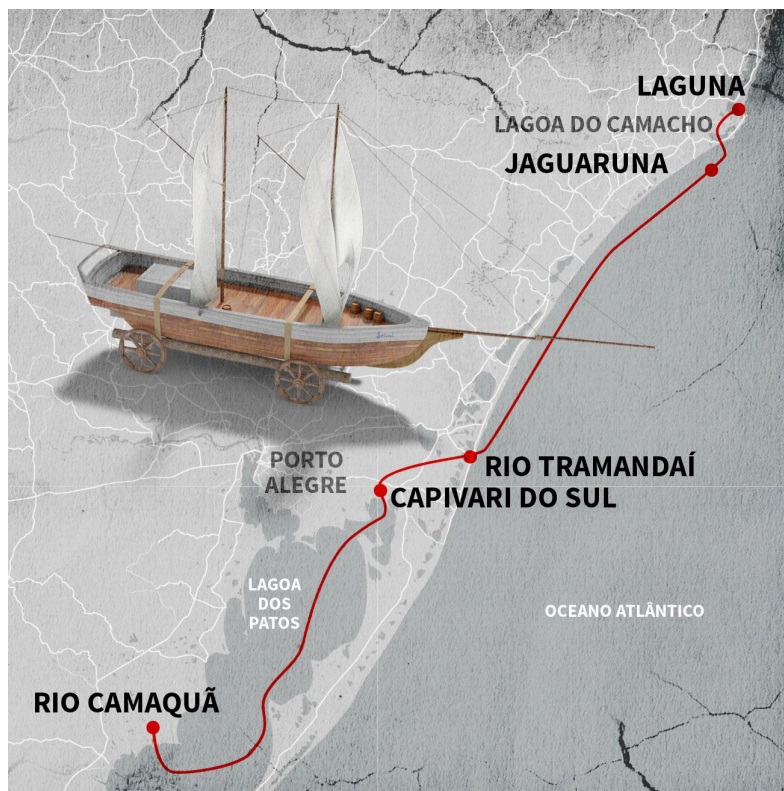


Figura 1 Trajeto feito por Giuseppe Garibaldi até a cidade de Laguna

Fonte: recuperado de: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/especiais/seival-garibaldi/>>

Após essa árdua empreitada em solo gaúcho, tiveram que enfrentar mais uma das investidas da natureza, na altura de Jaguaruna na Província de Santa Catarina, uma grande onda atingiu o Rio Pardo, devido a um ciclone que se formara naquela região. Garibaldi foi lançado ao mar e viu seus companheiros serem arremessados também. Tentou salvar sua tripulação, seus conterrâneos italianos, principalmente seu amigo de infância Eduardo Mutru, mas não teve sucesso, e viu seu barco afundando nas águas catarinenses. Nadou até a praia e começou a sua procura por sobreviventes; encontrou alguns de seus marinheiros, porém constatou seis baixas em sua tripulação. Todos os italianos haviam sucumbido ao incidente. O segundo lanchão, o Seival, sob o comando do americano John Griggs, conseguiu enfrentar a tempestade, por ser um pouco maior que o Rio Pardo (Dumas, 2014).

A parte do território catarinense em que a tripulação farroupilha havia naufragado era contra o Império, e por isso, auxiliou-os com mantimentos e montarias para alcançarem o exército farrapo comandado pelo General Canabarro. Ao chegarem a Laguna, não houve muita resistência, e a guarnição havia fugido, precipitadamente, e os três pequenos navios imperiais renderam-se após um breve combate com o navio Seival e sua tripulação. Laguna estava sob posse dos Farrapos e nela se formou um governo provincial republicano, devidamente autorizado pelo General Canabarro, chamado de República Juliana, devido ao mês de sua fundação.

7 ANÁLISE LOGÍSTICA DA OPERAÇÃO

A ousada travessia dos lanchões na Guerra dos Farrapos, capitaneada por Giuseppe Garibaldi e seus homens em 1839, representa um clímax épico nesse conflito crucial para a história do sul do Brasil. Sob a ótica da logística militar, essa operação revela um esforço hercúleo de planejamento, organização e adaptabilidade, demonstrando a genialidade estratégica de Garibaldi e a bravura de seus combatentes. (Collor, 2016)

De acordo com Clausewitz (2010), na obra *Da Guerra*, a análise logística deve considerar alguns fatores cruciais: a natureza da guerra; os objetivos da operação; o terreno e o clima; a distância e o tempo e as forças e as capacidades do inimigo.

No tocante à compreensão da natureza da guerra, ele propõe que a guerra é na verdade um ato de violência para a imposição de uma vontade ao oponente, no contexto analisado, refere-se aos motivos do início da Guerra dos Farrapos, a todas as questões tributárias envolvidas e a todas as alegações contra o governo imperial. Em relação ao objetivo, pode-se concluir, que desde o início desta operação, sua finalidade era fazer um ataque surpresa, em conjunto com a força terrestre farrapa, para conquistar o porto de Laguna, visando adquirir um novo porto para o escoamento de exportações e a compra de suprimentos para a guerra, além de criar uma aliança republicana com a Província de Santa Catarina para expandir a revolução (Campos, 2016).

Quanto ao terreno e clima, a região apresenta um terreno de planície litorânea, acidentado e alagado devido às condições climáticas do inverno gaúcho, caracterizado por frio, chuvas e fortes ventos. Essa singularidade impulsionou a escolha dessa rota alternativa, já que não havia como chegar ao Oceano sem que houvesse um confronto direto com a Marinha Imperial, uma vez que as extremidades, setentrional e meridional, da Lagoa dos Patos, estavam sob o domínio do Império. Em relação à distância e ao tempo, a operação envolveu o transporte dos lanchões por

aproximadamente 60 quilômetros, tração feita por 100 bois em cada lanchão. A operação teve duração de menos de 30 dias, iniciando na primeira semana de Julho de 1839 e culminando com a proclamação da República Juliana em 29 de Julho do mesmo ano. No que diz respeito à força e às capacidades do inimigo, embora os imperiais detivessem o controle do porto de Rio Grande ao sul da Lagoa dos Patos e da cidade de São José do Norte ao norte, as missões de corso na lagoa ameaçavam sua soberania, enquanto o restante do território gaúcho estava sob o domínio Farrapo (Dumas, 2014).

Dessa forma, a análise logística proposta por Clausewitz oferece uma compreensão profunda dos diversos aspectos que influenciam uma operação militar, no caso desta operação, esses elementos se entrelaçam de maneira crucial, explorando os pontos fracos do inimigo, utilizando áreas fora de seu controle, empregando estratégias arriscadas que já tinham sido feitas na História, mas não sobre tais condições, transportando as embarcações com rodas tracionadas por bois por longas distâncias, e, assim, utilizando-se do ataque surpresa para conquistar Laguna.

Além disso, Clausewitz (2010) enfatiza a importância crucial da logística para o êxito nas operações militares. Três pilares logísticos fundamentais são: abastecimento, transporte e saúde.

Na Campanha de Laguna, a logística de abastecimento assume um papel central devido à incerteza da duração da missão. Para suprir as necessidades de seus homens, Garibaldi recorre ao armazenamento de alimentos, água e munições nas embarcações, já que não tinha acesso a portos e nem bases de apoio. A capacidade máxima de carga é praticamente esgotada, demonstrando a preparação e a antecipação das demandas logísticas.

Sob o comando do General David Canabarro, a logística de transporte se destaca pela operação de reconhecimento e preparo do local. Antes do avanço para Laguna, Canabarro se desloca à região em que Garibaldi iria atravessar com seus lanchões por terra, para reunir o gado necessário para tracionar as embarcações. Essa medida revela a importância da coordenação prévia e da adaptação às características do terreno (Collor, 2016).

Embora não existam registros sobre o cuidado com doentes e feridos durante a Campanha de Laguna, um episódio emblemático ilustra a atenção à saúde dos combatentes. Após o naufrágio do Lanchão Rio Pardo, Garibaldi demonstra sua experiência náutica ao instruir seus homens sobreviventes a correrem na praia, mesmo exaustos, para evitar a hipotermia. Essa atitude imediata e prática evidencia a preocupação com o bem-estar dos marinheiros, mesmo em situações adversas (Oliveira, 2013).

Por fim, para Clausewitz (2010), a eficiência logística desempenhava um papel crucial no desfecho da guerra. Ele compreendia que o sucesso ou fracasso das operações militares estava diretamente ligado à capacidade de fornecer às tropas os recursos necessários no momento e local apropriados. A operação em questão, embora tenha alcançado seu objetivo inicial de conquistar Laguna e expandir a revolução para outra província, destacou-se como um sucesso momentâneo, pois, após a tomada de Laguna, o Exército Farrapo enfrentou dificuldades para manter o domínio sobre a província recém-conquistada, principalmente devido à escassez de recursos e à desorganização do novo governo. Essa situação evidencia a importância contínua da logística eficiente não apenas durante as operações militares, mas também na fase de consolidação e manutenção do controle territorial após as vitórias iniciais (Dumas, 2014).

8 RESULTADOS

Ao longo deste trabalho, inicialmente, entendemos o contexto político e econômico que culminou no surgimento do movimento farroupilha, compreendemos a história econômica rio-grandense e como o charque tornou-se tão importante para o orçamento da então Província de São Pedro. Conhecemos as motivações da guerra e o modus operandi do sistema tributário até a terceira década do século XIX. Abordamos, também, de forma breve, a história de Giuseppe Garibaldi e como esse revolucionário italiano veio para o Brasil e se envolveu na Guerra dos Farrapos. Após conhecermos e identificarmos os principais motivos para a realização da Travessia dos Lanchões, foi estudado de que forma ela ocorreu e seus resultados. Assim, a partir dessa análise, chegamos a algumas conclusões.

Primeiramente, o estopim da Guerra dos Farrapos não foi apenas a elevação dos impostos sobre o charque, mas também o fato de que, além deles terem subido e tornado o charque gaúcho menos competitivo no mercado interno em relação ao charque platino, as receitas advindas dessa arrecadação passaram a ficar sob domínio do governo imperial no Rio de Janeiro, e não mais sob o poder do governo provincial, que passou a arrecadar menos do que gastava, gerando um déficit financeiro em suas contas e obrigando-o a criar mais impostos.

Nesse contexto, após a proclamação da República Rio-Grandense, o novo governo ainda dependia do charque não só para manter suas contas, mas também para sustentar a guerra contra o Império. Como o porto de Rio Grande sempre esteve sob o domínio dos imperiais, a saída para sustentar a República era exportar o charque gaúcho e importar suprimentos de guerra pelo porto de

Montevideu. Inicialmente, essa saída obteve um grande sucesso, mas posteriormente, por pressão diplomática imperial, na tentativa de sufocar economicamente o governo rebelde, o Uruguai proibiu a comercialização desse porto com o governo farrapo lembrando que a guerra apenas conseguiu se estender por dez anos devido à sua economia própria, que propiciava os recursos necessários para mantê-la.

Devido a isso, foi necessário encontrar uma nova solução para o escoamento e abastecimento da República. Laguna, cidade litorânea da então província de Santa Catarina, apresentou-se com o melhor potencial para se tornar o novo porto dos Farroupilhas, principalmente por ser o porto mais perto do Rio Grande do Sul e por sua proximidade com os ideais republicanos. Assim, ficou incumbido ao General Davi Canabarro um ataque surpresa a Laguna por terra e a Giuseppe Garibaldi um ataque surpresa pelo mar.

Nesse contexto, surge o primeiro entrave nas estratégias farroupilhas, o de como chegar ao oceano sem enfrentar diretamente a marinha imperial. A solução encontrada por Garibaldi foi navegar pela Lagoa dos Patos perto de territórios conquistados pelos Farrapos e levar por terra, por aproximadamente 80 quilômetros, através de tração animal em rodas grandes que mandou fazer, os lanchões construídos por ele no estaleiro perto do Rio Camaquã. Esse plano foi elaborado com base em seus conhecimentos históricos, repetindo ações que já haviam sido feitas para solucionar esse problema.

Esse episódio foi escolhido para ser analisado neste trabalho devido à sua magnitude e complexidade logística. Os resultados obtidos da análise da operação em si foram satisfatórios do ponto de vista da logística militar, principalmente relacionados à Logística de Transporte e de abastecimento, apesar de ter sido um sucesso momentâneo, pois, após alguns meses, a República Juliana foi destituída e Santa Catarina reintegrada como Província do Império Brasileiro novamente e, assim, não ter contribuído expressivamente para a economia do Governo Farrapo. Isso ocorreu devido à dificuldade de manter o domínio sobre o território, mas principalmente por falta de recursos financeiros, uma vez que a República Juliana dependia da República Rio-Grandense economicamente, e esta, por sua vez, já enfrentava seus próprios desafios econômicos.

É importante reconhecer que o estudo possui algumas limitações. Por exemplo, muitos documentos com dados econômicos relacionados à exportação de charque e à situação financeira do Governo Farrapo se perderam no pós-guerra. Cabe ressaltar, também, que a uma das principais fontes desses acontecimentos históricos, ocorridos durante a travessia dos lanchões, é o livro de

memórias de Garibaldi, escrito por ele e editado por Alexandre Dumas cerca de 12 anos após os acontecimentos, ou seja, é a sua perspectiva saudosista e afetiva que é a principal fonte dos dados.

Em conclusão, a pesquisa destacou a estratégia do movimento farroupilha em estabelecer a operação da Travessia dos Lanchões, conquistar um porto e expandir o movimento republicano para enfraquecer ainda mais o Império na região; a contribuição do sistema logístico montado para a sustentação econômica do movimento republicano; os recursos que sustentavam a economia do movimento farroupilha, a arrecadação de tributos e as estratégias utilizadas pelo Império Brasileiro para sufocar economicamente o movimento rebelde, pressão diplomática para o bloqueio do porto de Montevideú. Assim, ao continuarmos a explorar esse tema, em pesquisas futuras, podemos garantir que compreenderemos não só as falhas do Império Brasileiro em acabar com a guerra, como também porque a República Rio-Grandense começou a ruir.

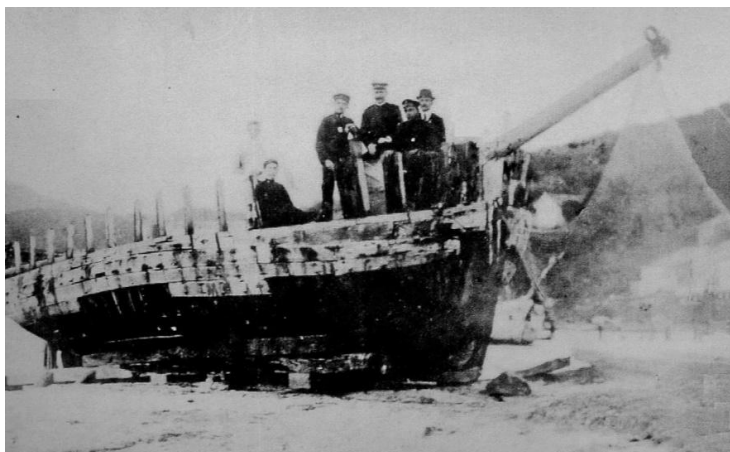


Figura 2 Restos do navio Seival, transformado em mercante após a retomada de Laguna

Fonte: recuperado de: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/especiais/seival-garibaldi/>>

REFERÊNCIAS

- BALLOU, R. H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos** - 5.ed.: Logística Empresarial. [s.l.] Bookman Editora, 2009.
- BRASIL. Estado Maior do Exército. LOGÍSTICA MILITAR TERRESTRE, **Portaria nº 125/EME**, 22 dez 2003. Brasília, 2016.
- CAMPOS, Cristiano Soares. **POLÍTICA E COMÉRCIO: A ATUAÇÃO DE DOMINGOS JOSÉ DE ALMEIDA, MINISTRO DA REPÚBLICA SUL-RIO-GRANDENSE E NEGOCIANTE(1830-1850)**. 2016. 124 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/9672/CAMPOS%2c%20CRISTIANO%20SOARES.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 27 jan. 2024.
- CARRION, R. K. M. Guerra dos Farrapos, a mais longa revolta republicana enfrentada pelo Império do Brasil. **Princípios**, v. 41, n. 164, p. 171–200, 2022. Disponível em: <https://revistaprincipios.emnuvens.com.br/principios/article/view/213/104>. Acesso em: 11 mar. 2024.
- COLLOR, L. **Garibaldi e a Guerra dos Farrapos**. Brasília: Senado Federal, 2016. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/530470>. Acesso em: 11 mar. 2024.
- CRESWELL, J. W. **Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches**. 4. ed. Thousand Oaks, CA, USA: SAGE Publications, 2013.
- DUMAS, A. **Memórias de Garibaldi**. Belo Horizonte: Barbudânia, 2014.
- GARCIA KIELING, Camila. HISTÓRIA, JORNALISMO, LITERATURA: NARRATIVAS SOBRE A TOMADA DE LAGUNA (1839). **Miscelânea: Revista de Literatura e Vida Social**, [S. l.], v. 14, p. 319–336, 2017. Disponível em: <https://seer.assis.unesp.br/index.php/miscelanea/article/view/234>. Acesso em: 11 mar. 2024.
- JOMINI, B. **The Art of War**. Philadelphia: J. B. Lippincott & CO., 1862.
- LANCHÃO. In: DICIO, **Dicionário Online de Português**. Porto: 7Graus, 2020. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=lanch%C3%A3o>. Acesso em: 24 jun 2023
- LOPES, Rodrigo. A Travessia. **Gaúcha Zero Hora**, 21 de set.de 2017. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/especiais/seival-garibaldi/>. Acesso em: 14 de nov 2023.

MENDES, M. L. D. A História na visão de Alexandre Dumas. **Alea Estudos Neolatinos**, v. 6, n. 1, p. 67–79, 2004. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/alea/a/wQ5p5NNgzNNr9b4mCFffx8x/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 01 jun. 2024.

MIRANDA, M. E. **República Rio-Grandense: administração e sistema tributários em tempo de guerra (1836-1845)**. História econômica & história de empresas, v. 18, n. 2, 2016.

OLIVEIRA, Maurício. **Garibaldi: heroi dos dois mundos**. São Paulo: Editora Contexto, 2013.

PAURA, G. L. **Fundamentos da Logística**. Curitiba: Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná, 2012.

SCHMITT, Â. M. Guerra dos Farrapos (1835-1845): entre o fato histórico e suas apropriações. **Esboços - Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UFSC**, v. 25, n. 40, p. 358–377, 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/2175-7976.2018v25n40p358/38353>. Acesso em: 15 mar. 2024.

SOARES, Fernanda Codevilla. **Santa Thereza: Um estado sobre as charqueadas da fronteira Brasil - Uruguai**. 2006. 118 f. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2006. Disponível em: <https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/9713/FERNANDASOARES.pdf?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=A%20pesquisa%20se%20focalizar%C3%A1%20sobre,sociais%20e%20econ%C3%B4micas%20desse%20estabelecimento>. Acesso em: 26 abr. 2024.

TZU, S. **A arte da guerra**. Barueri: Novo Século, 2015

VON CLAUSEWITZ, C. **Da Guerra**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2010.