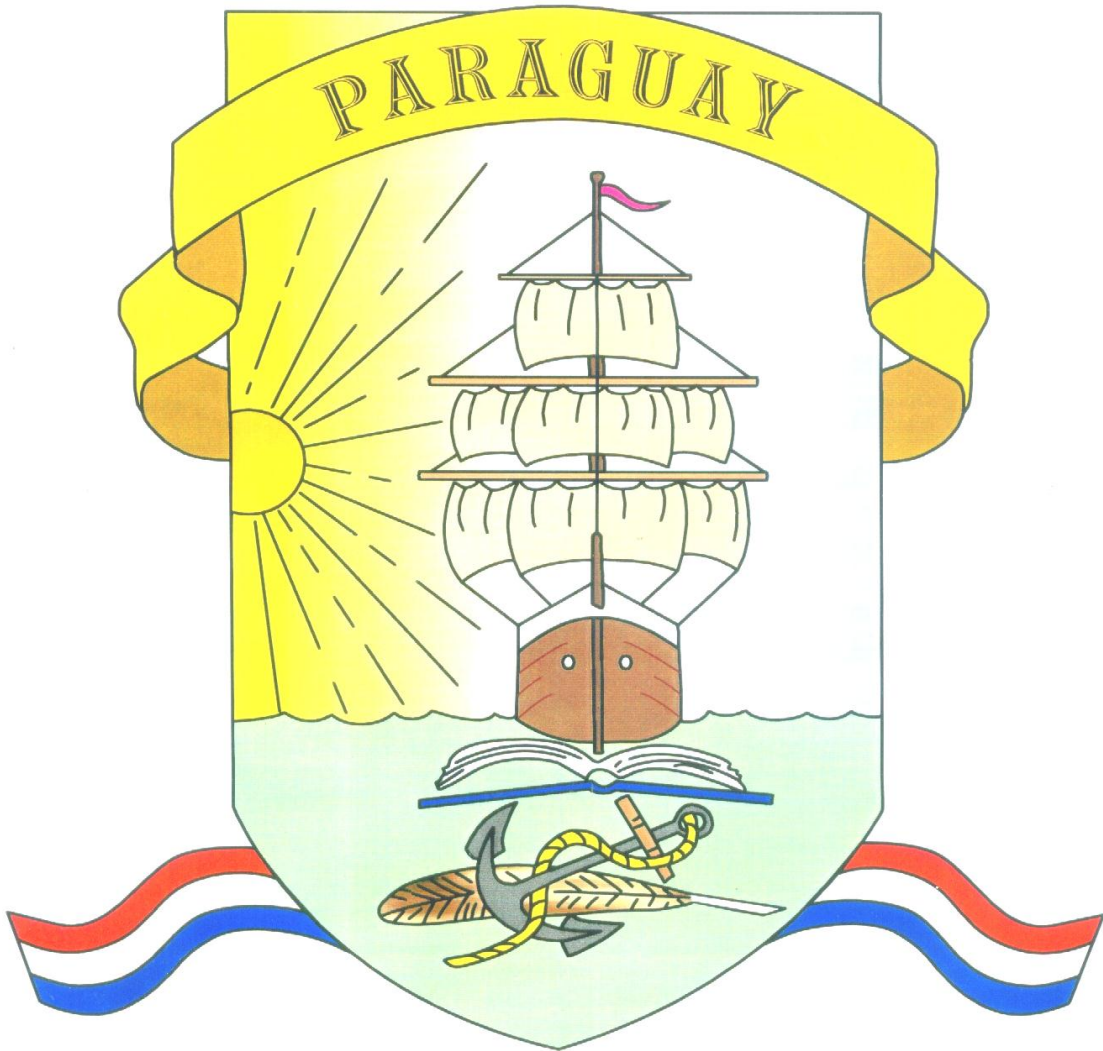


VAPOR CUÉ



INTRODUCCION

El lugar denominado **VAPOR CUÉ** se encuentra en el Departamento de la Cordillera a 4 km de la ciudad de Caraguatay y a 98 km. de la Capital de la República, Asunción, contando con ruta asfaltada hasta dicho lugar.

Actualmente es un Parque Nacional de 56 ha por el que pasa el río Yhaguy, cuyo nacimiento está entre las ciudades de Piribebuy y Valenzuela en la cordillera de Altos. Dicho río es afluente del Manduvirá, y juntos conforman un recorrido de 212 km. En tiempo de crecientes es navegable hasta Tobatituyá (puerto de Arroyos y Esteros) y en época de estiaje hasta Naranja Jháí.

El río Yhaguy es un río de llanura (en la zona de Caraguatay) y fácilmente se sale de cauce; su corriente es rápida, sinuosa y con muchos obstáculos para la navegación.

A orillas de este río se encuentran los monolitos que testimonian los lugares en que los marinos quemaron y hundieron sus buques durante la Guerra contra la Triple Alianza, habiéndose recuperado y restaurado los buques "Pirabebé", "Amambay", y las calderas y cascos del "Río Apa", "Salto del Guairá", "Ypora" y "Paraná".

En el lugar se encuentra apostado el Destacamento Naval Vapor Cué, perteneciente a la Armada Paraguaya, cuya dotación es la responsable de la custodia de dicho lugar histórico.

"Yhaguy" - Vapor Cué" es historia, es leyenda, y ha sido, es y será motivo de inspiración de poetas y músico, que cantan las hazañas épicas de nuestros héroes.

EL EPISODIO NAVAL DE VAPOR CUÉ

Después de la cruenta Batalla de Piribebuy del 12 de agosto de 1869, el Mcal López se retiró de su campamento de Ascurra hacia Caraguatay con el primer Cuerpo de su ejército al mando del Gral. Francisco Isidoro Resquín, seguido por la retaguardia del Segundo Cuerpo al mando del Gral. Bernardino Caballero, para contener al enemigo, para lo cual el mismo Mariscal dispuso se hicieran trincheras en los campos de Barrero Grande, colindante con Caraguatay.

Los aliados de mayor número se dirigieron también por Altos y Atyrá hacia los mismos lugares, con el intento de cortar la retirada de López; pero ya Caballero había tomado posiciones en Acosta Ñu para ofrecerles resistencia, a pesar de sus escasos recursos materiales. Desde las primeras horas del día 18, los enemigos atacaron vigorosamente las posiciones paraguayas, pero se logró sostener la lucha hasta las 5 de la tarde, mientras el Mariscal seguía su lenta retirada por el norte hasta el término fatal de su destino: Cerro Corá. El Gral. Caballero pudo darle parte de la acción de Acosta Ñu en Gasory, unos 16 km más allá de Caraguatay.

El mismo día del 15 de agosto la vanguardia aliada llega a esta última localidad atacando a los marinos que custodiaban los vapores paraguayos que permanecían anclados o varados en uno de los pasos del Yhaguy, defendiéndose nuestros marinos en la medida de sus posibilidades, pero ante la superioridad numérica del enemigo, cumpliendo instrucciones recibidas de antemano, prendieron fuego a todos los barcos existentes : **“YPORA”**, **“PARANÁ”**, **“RÍO APA”**, **“SALTO DEL GUAIRÁ”**, **“PIRABEBÉ”**, Y **“AMAMBAY”**, que entonces constituían a las últimas reliquias gloriosa marina de guerra paraguaya, retirándose luego por la rinconada del Saladillo para incorporarse al cuerpo principal que marchaba con López rumbo a San Estanislao.

Estos barcos, junto con el PARAGUARY, antes de partir de Asunción, cuando la escuadra aliada se aproximaba ya a la Capital, fueron desarmados, encargándose de la operación el Cap. de Fragata José Romualdo Núñez, que organizó un batallón con sus cañones, y poco antes de la ocupación de Asunción por los aliados, acompañó a las Fuerzas del Cnel. Caminos, yendo a integrar en Azcurra el Mariscal López, para proseguir las nuevas campañas de las Cordilleras, que continuó más de un año.

El Cap. de Navío José Romualdo Núñez, lisiado de la guerra, acompañado de su hermano, el Pbro. José María Núñez, y de unos pocos sobrevivientes, andando por caminos ocultos, refiere el Pbro. Gaona en su obra: El Clero en las tropas del 70 por no entregarse a las tropas enemigas en plena retirada hacia San Estanislao, luego de la batalla de Piribebuy en Agosto de 1869 y después de múltiples peripecias sufridas, salieron a un lugar poblado llamado Sargento loma para de allí dirigirse hasta Villa de San Pedro, donde recibieron la noticia de la terminación de la guerra.

La Armada Nacional, después de batirse con inusitado brillo desde la histórica acción naval del **“RIACHUELO” HASTA LA CAPITAL, DEBIÓ SEGUIR CUMPLIENDO, FUERA YA DE SU MISION ESPECÍFICA, EN LA DEFENSA – HECHO SISTEMA – DEL TERRITORIO PATRIO.**

NO ES POSIBLE HALLAR EN LOS ANALES DE LAS LUCHAS AMERICANAS UNA LECCIÓN TAN EDIFICANTE, QUE MÁS TARDE IMPIRO AL POETA NICARAGUENSE RUBÉN DARÍO ESTOS TÉRMINOS EJEMPLARES: “LO QUE HICIERON SUS HOMBRES SE CUENTAN A LOS NIÑOS DE AMÉRICA COMO LEYENDAS FABULOSAS O HAZAÑAS HOMÉRICAS, PORQUE ALLÍ SE MOSTRÓ, CON SANGRE Y MUERTE, SABER DE PATRIOTISMO”.

Recopilación histórica de la navegación de los buques nacionales desde el río Paraguay a Vapor Cué.



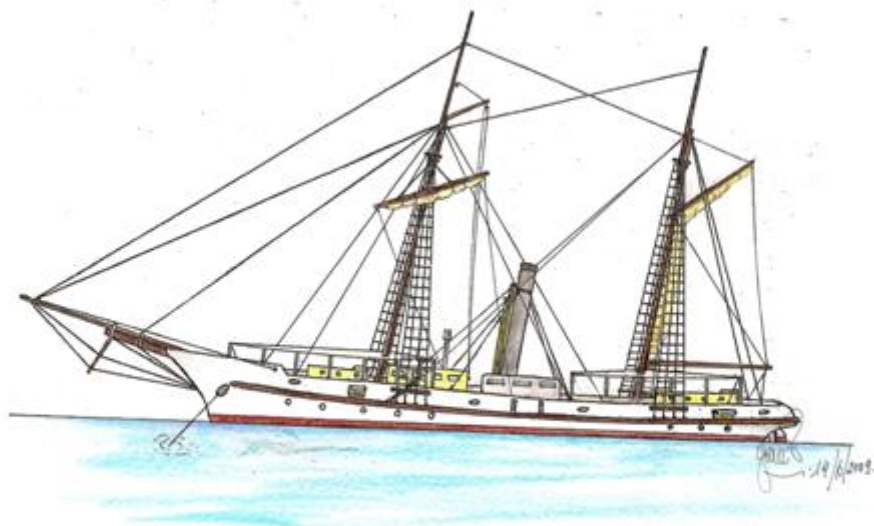


LOS BUQUES HISTÓRICOS DEL AYER

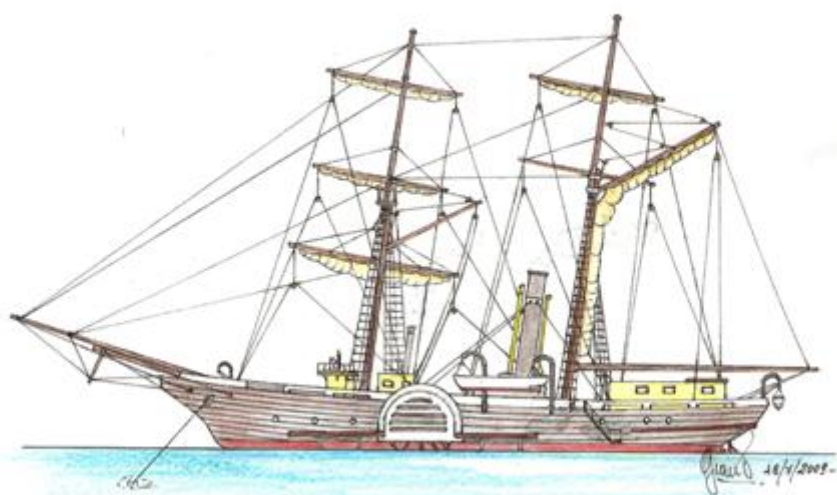
Área del Km 7



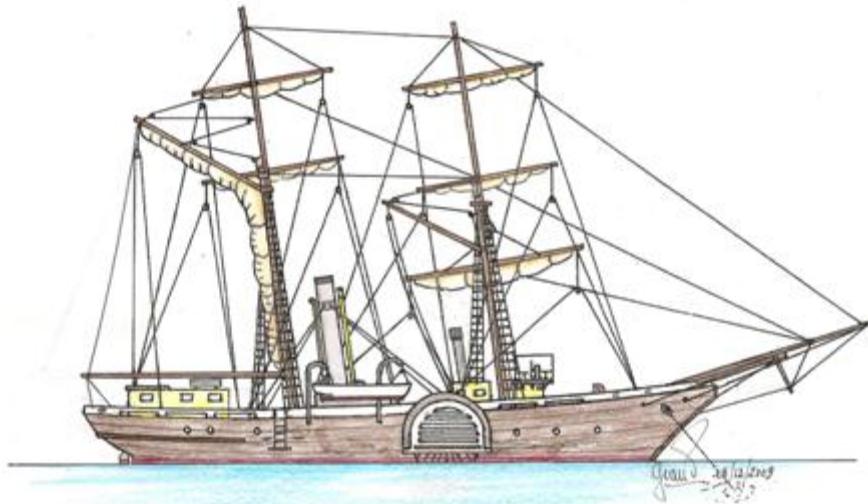
El Patacho "Paragua-y"



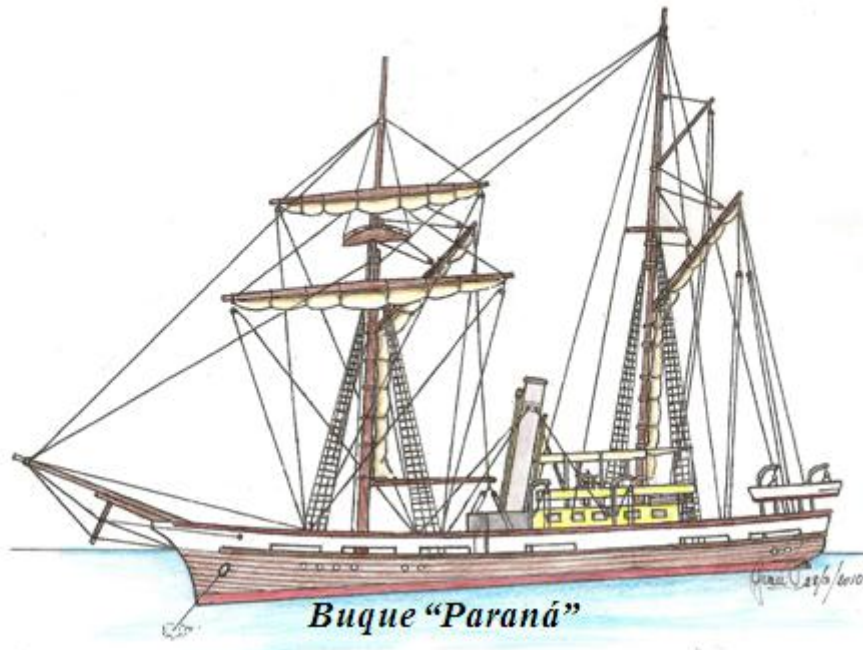
Buque "Pirabebé"



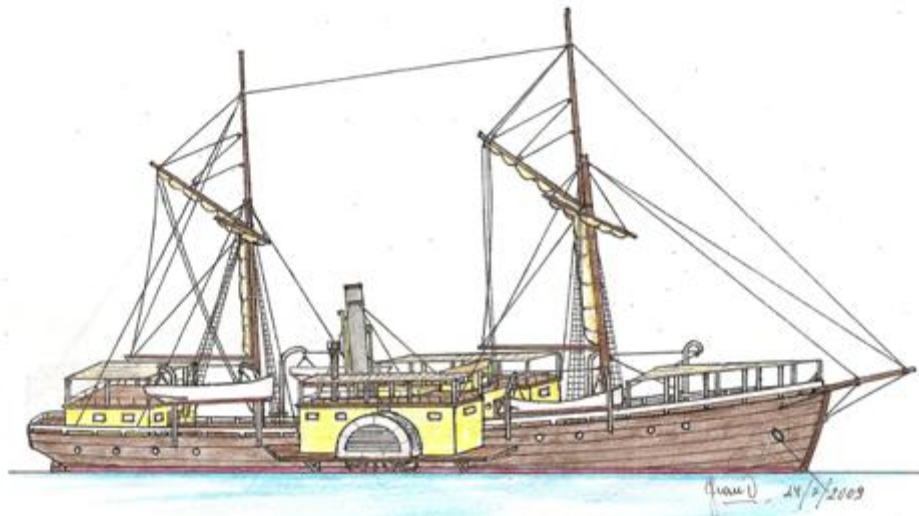
Buque "Salto del Guairá"



Buque "Ypora"



Buque "Paraná"



Buque "Río Apa"

BUQUES QUE LLEGARON AL MANDUVIRÁ Y AL YHAGUY

RÍO APA

Características

- I. Vapor fluvial
- II. Casco de madera
- III. Impulsado a ruedas de banda
- IV. Eslora aproximada: 20 m.
- V. Manga aproximada: 5 m.
- VI. Manga total: 7 m.
- VII. Puntal: 5,5 m.
- VIII. Calado: 1,20 m.

Barco mercante construido en los Arsenales Paraguayos.

Era el barco más pequeño de los que se refugiaron en el Yhaguy. Casco de madera, movido a ruedas, 28 toneladas de desplazamiento neto y caldera hacia popa. Botado entre el 2 y 10 de noviembre de 1858.

El "Río APA", participó en la captura del "ANHAMBAY" en el Río San Lorenzo (Mato Grosso). Comando por el Alférez Ezequiel Román. Por las características de los restos rescatados, se trata de un vapor de madera, con ruedas de banda.

PARANÁ

Características

- I. Vapor de ultramar.
- II. Casco de madera
- III. Impulsado a hélice
- IV. Eslora entre perpendiculares: 25 m.
- V. Manga: 5,50 m.
- VI. Puntal: 2,80 m.
- VII. Calado: 1,50 m.

Barco mixto construido en Inglaterra, adquirido de Mr. John Thompson, en abril de 1859, 84 toneladas de desplazamiento neto, casco de madera, movido a hélice.

Adquirido en trueque por yerba mate; valor nominal: 25.000 pesos moneda nacional. Primero sirvió para transportar Yerba Mate de Villa de San Pedro, luego reacondicionado fue barco de pasajeros entre Asunción y Buenos Aires.

Rotas las relaciones con el Brasil, el ministro representante en Asunción viajó en este barco a Buenos Aires; estaba comandado por el Cap. Romualdo Nuñez.

Por el tipo de construcción de los restos rescatados del casco, es un vapor de ultramar, movido a hélice, disponía de una caldera cilíndrica de llamas de retomo.

YPORA

Características

- I. Vapor fluvial
- II. Casco de madera
- III. Impulsado a ruedas de banda
- IV. Eslora: aproximadamente: 40 m.
- V. Manga de construcción: 5,5 m.
- VII. Puntal: 2,5 m.
- VIII. Calado: 1,5 m.

Barco mercante construido en el astillero "San Gerónimo" bajo la dirección del ingeniero inglés Thomas Smith.

Casco de madera, 226 toneladas de desplazamiento total, 70 HP de fuerza. Botado el 2 de julio de 1856, 18 camarotes, calderas hacia, popa y gemelo del "Salto de Guairá". El "Iporá" participó en la captura del "Amambay" en el Río San Lorenzo (Mato Grosso), comandado por el Tte. Andrés Herreros el 6 de enero de 1865.

Participó en la Batalla de Riachuelo comando por el Alférez Domingo Antonio Ortiz. Participó en la acción de Tayí, salvándose milagrosamente del desastre.

Participó en la captura de los buques "25 de Mayo" y "Gualedguay", en Corrientes el 14 de Abril de 1865.

SALTO DEL GUAIRÁ

Características

- I. Vapor fluvial
- II. Casco de madera
- III. Impulsado a ruedas de banda
- IV. Eslora: aproximadamente: 40 m.
- V. Manga de construcción: 5,5 m.
- VI. Manga total: 7,5 m.
- VII. Puntal: 2,5 m.
- VIII. Calado: 1,5 m.

Barco mercante construido en el astillero San Gerónimo. Casco de madera, movido a ruedas 226 toneladas de desplazamiento total, 70 Hp. de fuerza. Botado el 17 de junio de 1857, 18 camarotes, caldera hacia popa, gemelo del "IPORA".

PIRABEBÉ

Características

- I. Vapor de ultramar (mercante)
- II. Casco de hierro
- III. Impulsado a hélice
- IV. Eslora: 31,63 m.
- V. Manga: 5,10 m.
- VI. Puntal: 3,00 m.
- VII. Calado: 2,00 m.

Buque mercante construido en Inglaterra. Nombre original: "Ranger", 120 toneladas de desplazamiento total, 58 toneladas de desplazamiento neto, 60 Hp de fuerza.

Era uno de los barcos más veloces. Fue adquirido el 12 de abril de 1865. Participó de la Batalla de Riachuelo comando por el Tte. de Marina Toribio Pereira. Se trata de un vapor con casco de hierro impulsado a hélice movida por máquina de vapor, alimentada por una caldera rectangular, de llamas de retomo y condomo.

AMAMBAY

Características

- I. Vapor fluvial armado en guerra
- II. Casco de hierro
- III. Impulsado por ruedas de banda
- IV. Eslora total: 41 m.
- V. Manga de construcción: 6,11 m.
- VI. Manga total: 8,10 m.
- VII. Puntal: 2,44 m.
- VIII. Calado: 1,20 m.

Buque de guerra brasileño capturado en el río San Lorenzo (Mato Grosso), el 6 de enero d 1865, por fuerzas paraguayas bordo del "Ipora", comandado por el Tte. Andrés Herreros, y el "Río Apa", comando por el Alférez Ezequiel Román. En esa expedición perdió la vida el Tte. Andrés Herreros, en la localidad de El Dorado, por

explosión de la pólvora que se cargaba para transportarla a Asunción. Murieron también el Alférez Pedro Garay y 24 Marineros. Era el 10 de enero de 1865. Este buque no figura entre los que participaron en la Batalla de Riachuelo. Se trata de un vapor de casco de hierro, impulsado por ruedas de banda, movido mediante una máquina a vapor de 2 cilindros verticales y oscilantes, alimentada por una caldera de forma rectangular.

PARAGUARÍ

El "PARAGUARÍ" fue el buque más lujoso de nuestra Marina.

Contaba con 28 camarotes cerrados, reuniendo todo el confort de los paquetes europeos de la época y podía admitir holgadamente hasta 150 pasajeros. Desarrollaba una velocidad de 12 a 14 millas por hora, movida a rueda y con un registro de trescientos toneladas.

Se le empleó con especialidad en la carrera establecida entre Asunción, Buenos Aires y Montevideo. Con los últimos restos de nuestra escuadra al mando del Teniente Viera, partió hacia el Manduvirá donde después de echar a pique al "PARAGUARÍ", se internaron hasta cerca de Caraguatay.

Su primer comandante fue el Teniente de Marina José M. Alonso, y como Segundo Comandante, el Alférez de Navío Ezequiel González. El buque contaba con 4 bocas de fuego. Se ubicó el lugar donde fue hundido pero no fue reflotado.