

Documento

Francisco José Corrêa-Martins

Documento: SAWYER, Frederico H. Incidente na Guerra do Paraguai: a abordagem dos encouraçados diante de Humaitá, em 2 de março de 1868.

Data: 1907

Fonte: Correio Paulistano (1907)

A singularidade de uma memória

Francisco José Corrêa-Martins

Doutor em Ciências – Geologia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) é Bacharel em História pela Universidade de São Paulo (USP) e em Geologia pela UFRJ. Atualmente, é docente da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ).

A Guerra do Paraguai foi um longo conflito ocorrido entre 1864 e 1870, onde atuaram milhares de militares das forças da Argentina, do Brasil, do Paraguai e do Uruguai. Deste modo, não causa surpresa o fato de que a quase totalidade das reminiscências sobre o conflito, notadamente sobre as ações bélicas, tenham se originado no seio daqueles participantes. Por outro lado, existem relatos mais raros, que também abordam eventos daquela guerra, mas que foram escritos por civis, mulheres inclusive¹.

Isto posto, pode-se imaginar a originalidade de uma memória sobre uma ação daquele conflito, a abordagem de dois encouraçados imperiais levada a efeito pelos paraguaios em 2 de março de 1868, escrita por um civil que dela participou do lado brasileiro, mas que era inglês. E que foi condecorado por sua atuação naquele evento.

Para conhecer quem era esse súdito de Sua Majestade Britânica, foi realizada uma busca em diversas fontes, o que permitiu reunir os dados que são aqui apresentados pela primeira vez. Assim, o conjunto das avaliações, comentários e observações foi transformado em notas de fim de texto com a finalidade de esclarecer alguns pontos ou passagens relatadas.

UM MAQUINISTA INGLÊS DA ARMADA NACIONAL IMPERIAL

Frederico H. Sawyer nasceu em Ashford, no condado de Kent, Inglaterra, em 16 de julho de 1842, e foi batizado com o nome de Frederick Henry Read Sawyer².

Em 1858, ele ingressou como aprendiz na Ravenhill, Salkeld, & Company, uma empresa fabricante de máquinas a vapor para propulsão naval³, onde passou dois anos no escritório de desenho e dois anos em navios. A seguir, esteve por quatro anos ao serviço da Royal Mail Steam Packet Company⁴ dos quais dois anos e meio nos navios e um ano e meio embarcado. E, em 1866, trabalhou por um ano na Thames Iron Works, um estaleiro que construiu navios importantes para o Almirantado britânico, tal como o *HMS Warrior* (JOHNSTON, BUXTON, 2013, p. 92)⁵.

Apesar de não terem sido encontrados documentos ou informações explicando sua vinda para o Brasil, o fato é que, com menos de 25 anos, foi contratado pela Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte, em 14 de junho de 1867, pelo prazo de um ano, como “primeiro Machinista a bordo de qualquer dos vapores da Esquadra em operações contra o governo do Para-

guay”, sendo que seu contrato contava a partir do dia 12 do referido mês.⁶

Ele embarcou no transporte a Vapor *Galgo*, no Rio de Janeiro, em 15 de junho de 1867, chegou em Montevideu, Uruguai, no dia 23 do mesmo mês, e passou para bordo do vapor *Leopoldina* na cidade do Paraná, província de Entre Ríos, Argentina, em 30 de junho. E, em 8 de julho, embarcou na Canhoneira a vapor *Araguay*, onde permaneceu pouco tempo, pois em 20 de agosto passou para bordo do Vapor *Princesa de Joinville*,⁷ e dali, no mesmo dia passou para a Corveta Encouraçada *Herval*.

A bordo da *Herval*, foi “louvado coletivamente” na Ordem do Dia da Esquadra nº 120, por integrar a 2ª Divisão que, na madrugada de 19 de fevereiro de 1868, bombardeara Humaitá, por ocasião da passagem da 3ª Divisão pelo “famoso Passo de Humaitá”.

Sobre a ação de 2 de março de 1868 e seu papel nela, que relatou tantos anos depois, a documentação oficial da Marinha brasileira nada revela. Somente registra que por decreto de 12 de abril de 1868, foi “agraciado com o título de Cavaleiro da Imperial Ordem da Roza”.⁸

Com a proximidade do término de seu contrato, entregou “os objectos pertencentes a Fazenda Nacional que se achavam ao seu cargo” em 12 de junho de 1868, quando passou para o Vapor *Princesa de Joinville*, “a fim de seguir para o Brasil”.⁹ Em Montevideu, passou para bordo do Transporte *Bonifacio*, no qual chegou no Rio de Janeiro em 27 de junho de 1868.¹⁰

Em 14 de julho de 1868, Sawyer obteve um novo contrato com a Inspeção do Arsenal de Marinha da Corte, sendo nomeado novamente para a mesma função, a ser desempenhada “a bordo de um dos vapores da Esquadra em operações no Paraguay”.¹¹

Embarcou no Vapor *Izabel* em 15 de julho, chegando em Montevideu em 25 do mesmo mês. Em 5 de agosto, embarcou no Vapor *Princesa de Joinville*¹², passando para a Corveta Encouraçada *Colombo* em 26 de agosto de 1868, onde começou o desempenho de suas funções.¹³

A bordo da Corveta *Colombo*, tomou parte das ações contra a posição inimiga de Angustura, na margem esquerda do Rio Paraguai, em 1º de outubro e 5 de novembro do mesmo ano, sendo elogiado em ordens do dia do Comando em Chefe da Esquadra.¹⁴

Sobre esse período, Frederick H. Sawyer (1907, p. 2) lembrou que

estivemos cinco meses fundeados na foz do rio Manduvirá, bloqueando a saída daqueles vapores [paraguaios] até que cansado da inatividade e chamado para ser superintendente da navegação do [rio] Volga, despedi-me da Marinha Brasileira, em excelentes relações com o Estado-Maior, com meus comandantes e companheiros.

Porém, essa “inatividade” parece tê-lo afetado mais do que se recordou. Segundo a documentação oficial, ele foi preso pelo comandante da *Colombo*, o Capitão de Fragata Jeronymo Francisco Gonçalves, “por lhe ter faltado com o respeito” em 15 de março de 1869, sendo solto a 25 do mesmo mês. Baixou ao hospital em Assunção, Paraguai, no mesmo dia e teve alta no dia seguinte. Foi novamente preso pelo Capitão-Tenente Eduardo Wandenkolk, “no camarote, á 4 de Maio de 1869, por ser negligente no serviço, tendo baixado prezo á 7 de Maio”, tendo alta no dia 30 do mesmo mês. Porém, “tendo alta do hospital da Marinha” em Assunção, deixou de cumprir a ordem de retornar à Corveta *Colombo*, motivando que o Chefe do Estado-Maior da Esquadra, em ofício de 4 de junho, ordenasse ao seu comandante que Sawyer “fi-

casse impedido de ir a terra na cidade de Assumpção, ate ultteriores ordens”, o que resultou em novo período de prisão, sendo posto em liberdade no dia 10 do mesmo mês. Nesse ínterim, em 8 de junho, declarou ao seu comandante “faltar-lhe dois mezes para concluir o seu contracto e não desejar continuar no serviço da Armada Imperial”. O Chefe do Estado-Maior da Esquadra o liberou em 14 de julho e Frederico H. Sawyer embarcou no Vapor *Princesa de Joinville* em agosto de 1869.¹⁵

Nada foi encontrado sobre sua saída do Brasil. Porém, curiosamente, apesar de declarar que havia sido convidado para atuar no Rio Volga, o fato é que Frederick H. Sawyer foi para o Peru, onde trabalhou entre 1870 e 1872 na empresa dos engenheiros Stainton & White, localizada em Lima. Após deixar essa empresa, ele continuou naquele país, “has been in practice as an engineer on his own account”. No Departamento de Lima, projetou e dirigiu a construção da usina de açúcar em Paramonga e de sua ferrovia para o transporte da cana; construiu o complexo da usina de açúcar em Santa Clara, nas proximidades da capital peruana e, posteriormente, o setor de concentração de uma empresa mineradora em Chilete, no Departamento de Cajamarca, além de ter atuado em outras obras consideráveis.¹⁶

Entre 1877, ano em que se tornou associado da Institution of Civil Engineers¹⁷, até 1892, Sawyer residiu a maior parte do tempo nas Filipinas, principalmente em Manila, na Ilha de Luzón. Visitou diversas partes do arquipélago, e trabalhou tanto para o governo espanhol como em atividades privadas, com equipamentos empregados na indústria açucareira, além de atuar como engenheiro consultor, naval e civil.¹⁸ Em 1882, tornou-se membro da Institution of Mechanical Engineers (IME),¹⁹ sediada em Londres. Foi ainda

cônsul britânico interino em Manila, em 1885 (SAWYER, 1900, p. 18).

Durante aquele período, Frederico H. Sawyer esteve novamente no Peru e no Brasil, no interior da província de São Paulo, em Capivari, onde por ação dos



Figura 1 – Frederick H. Sawyer (SAWYER, 1900)

acionistas ingleses da The San Paulo Central Sugar Factory of Brazil, Limited, trabalhou na usina de açúcar de “Villa Raffard”, em 1884, por ocasião da moagem da primeira safra (SAWYER, 1900, p. 87, 235 e 259; ROCHA, 1987, p.125). E em uma de suas viagens de retorno da Inglaterra para as Filipinas em 1887, foi registrado que levava sua esposa e duas crianças.²⁰

Em dezembro de 1892, Sawyer deixou as Filipinas, seguindo para Cuba, onde esteve envolvido em atividades relacionadas ao plantio da cana de açúcar.²¹ No mesmo ano, foi admitido na Royal Geographical Society (RGS) como membro.²²

Voltou depois para a Inglaterra onde, a partir de sua experiência e com base em pesquisa bibliográfica, escreveu um livro sobre as Filipinas e seus habitantes, além das guerras que ali ocorreram no final do século XIX que, publicado em 1900, foi muito bem recebido na época e ainda é referência nos dias atuais.²³ É nessa obra que está a fotografia dele que reproduzimos aqui (Figura 1).

Retornou ao Brasil, novamente para o estado de São Paulo, em 1903, voltando a trabalhar na usina de açúcar então instalada na atual cidade de Rafard e, posteriormente, fixando residência na capital paulista,²⁴ quando foi contratado pela Secretaria Estadual de Agricultura para realizar estudos sobre a lavoura da cana de açúcar e a indústria açucareira existentes no território paulista.²⁵ Seus planos eram de se radicar definitivamente no Brasil, pois, em 1907, iniciou seu processo de naturalização, concluindo em maio daquele ano.²⁶

A morte veio a surpreendê-lo em 4 de novembro de 1907, quando era Diretor de Indústria e Comércio da Secretaria de Agricultura do Estado de São Paulo, deixando esposa e um filho.²⁷

AS MOTIVAÇÕES DE UM SÚDITO BRITÂNICO PARA RECORDAR E ESCREVER SOBRE UMA AÇÃO NA GUERRA DO PARAGUAI

Trabalhando na Secretaria de Agricultura do Estado de São Paulo, o nome de Frederico H. Sawyer começou a aparecer nas colunas do *Correio Paulistano*, órgão divulgador do Partido Republicano que então dominava o poder estadual.²⁸

Como funcionário do governo paulista, ele frequentava as “festas nacionais e cerimônias republicanas” ostentando sua comenda “sem hesitação alguma”, pois ela lhe fora “concedida como premio dos

serviços ao Brasil” porque “a generosidade brasileira ainda concede aos agraciados, sobreviventes das ordens imperiais, os seus privilégios e tratamentos e, como ninguém agora poderá obtê-las [sic], parece que valem mais do que nunca” (SAWYER, 1907, p. 2).

Nessas cerimônias podemos imaginar quantas vezes o abordaram, perguntando como aquele inglês, súdito de Sua Majestade Britânica, tinha obtido tal premiação imperial brasileira.

E de tanto relembrar aqueles eventos, foi convidado a escrevê-los, agregando provavelmente muitos pormenores que passava por alto em suas respostas, ajuntando ainda um croqui com a situação geral, e que foi publicado exatamente trinta e nove anos depois das ocorrências daquela longínqua madrugada no Rio Paraguai.

INCIDENTE NA GUERRA DO PARAGUAI

A abordagem dos encouraçados diante de Humaitá em 2 de março de 1868²⁹

[Breve descrição do sítio de Humaitá e das ações da Armada e do Exército]

O prolongado sítio de Humaitá chegava a seu fim; a guarnição, que no princípio era de 12.000 homens, ficou enormemente reduzida pelas perdas sofridas em arriscadas sortidas e estava desanimada pelas derrotas constantes.

O cordão do sítio estava quase fechado, conservando o inimigo apenas uma comunicação não segura e penosa com Timbó, pelo Chaco.

Desde a passagem das formidáveis defesas do rio por uma divisão de pequenos encouraçados, 19 de fevereiro[,] tinha sido ocupado o Chaco, defronte da fortaleza, por forças da Armada e do Exército,

em escaleres nas lagoas, ou em balsas e sobre estivas construídas com troncos de palmeiras nos terrenos alagadiços ou em trincheiras nas terras secas. A fome então agravou os padecimentos dos paraguaios.

A divisão avançada dos quatro encouraçados fundeados em *échelon*³⁰, a 2.100 metros da famosa corrente, manteve uma vigilância constante, observando qualquer movimento do inimigo.

Das baterias de sítio do Exército, dos encouraçados, das bombardeiras, dos navios de madeira e das chatas, uma sarai-vada de bombas e balas rasas tinha caído dentro da fortaleza, durante muitos meses, quase sem interrupção.

Cada vez que os paraguaios disparavam um canhão, o navio de guarda respondia imediatamente e, se o inimigo prosseguia, a divisão inteira rompia fogo, continuando o bombardeio sempre até fazê-los calar.

Nos dias 1 e 15 de cada mês, quando a divisão avançada era rendida pela da retaguarda, a esquadra combinada aproximava-se das baterias, abrindo um fogo furioso, derrubando peças ou fazendo desmoronar os parapeitos que, entretanto, infelizmente[,] eram de fácil reparação.³¹

As baterias de sítio e as bombardeiras tomavam parte no combate.

De noite viam-se convergentes no recinto, partindo do imenso círculo das trincheiras, as trajetórias características dos diversos projéteis, atirados por morteiros grandes e pequenos, e canhões da alma lisa e raiada, perfilados em fogo pelas suas espoletas ardentes contra o céu escurecido.

As grandes bombas dos morteiros de 13 polegadas voavam majestosamente aos ares, atingindo uma altura de 1.000 metros, e pareciam balançar-se no ar na parte culminante da trajetória.

Obedecendo logo à lei da queda dos corpos, aceleravam sua velocidade [a] cada instante e 30 segundos depois do tiro elas caíam numa distância de 4.000 metros penetrando no solo de aluvião até uma profundidade de mais de 4 metros.

A explosão de uma destas bombas deixou um buraco cônico de 4 metros de profundidade e outro tanto de diâmetro.

As bombas dos canhões lisos de 8 polegadas descreviam uma curva pronunciada, atingindo 100 metros ou mais de altura, enquanto que as bombas dos canhões raiados faziam uma curva muito achatada, dando mais larga zona de perigo.

[A ação paraguaia de 2 de março de 1868 e a situação dos navios e tripulações da 2ª Divisão]

Aquele monstro sanguinário, Francisco Solano López, deixando a fortaleza destinada a cair fatalmente diante da tenacidade brasileira, transportou-se com parte das suas forças pelo caminho do Chaco, ao norte do Rio Tebicuary.

Longe de compadecer-se dos sofrimentos dos seus oficiais e praças, partidários dedicados de tão indigno chefe, determinara enviá-los a uma empresa temerária, da mais incrível ousadia: nada menos que tentar a captura, por abordagem e surpresa, de uma divisão de encouraçados fundeada abaixo da sua fortaleza afamada.

Selecionou 1.400 homens de cavalaria – os mais robustos e decididos –, e os melhores nadadores de sua própria guarda, dividindo-os em sete companhias de 200 praças, comandadas por oficiais temerários.³²

Preparou muitas chalanas grandes, feitas de taboas de cedro, jungidas duas a duas com paus atravessados para que não soçobrassem.

Dois pares foram unidos por uma boça comprida, tendo no meio uma boia.

Estas embarcações foram escondidas no riacho,³³ que desemboca perto da corrente.

O ataque far-se-ia em noite escura, a favor da correnteza, guiando um nadador a boia.

Algumas pedejadas³⁴ [sic] silenciosas dadas de vez em quando, mantendo as posições das chalanas, deviam conservar certa distância entre elas e passar uma em cada lado do encouraçado objeto do seu ataque, sendo a boia amarrada ao *cable*.³⁵

Então a correnteza do rio faria atracar as embarcações ao encouraçado, e os soldados destemidos, galgando sem dificuldade os conveses baixos dos encouraçados, facilmente cutilariam as suas guarnições reduzidas e doentes.

Era esta uma combinação engenhosa, porém o ponto fraco era a dificuldade, ou melhor, a impossibilidade de fazer um ataque simultâneo aos quatro navios.

Um navio podia ser surpreendido, porém o rumor do combate poria os outros em atitude de defesa, fazendo fracassar o ataque.

Isto é[,] de fato[,] o que ocorreu. Os paraguaios, entretanto, chegaram a surpreender dois navios em vez de um só.

Os tripulantes dos encouraçados, debelados pelo beribéri,³⁶ pelas febres e pela

prolongada reclusão naquelas caixas do ferro, tinha tido os claros de suas fileiras preenchidas por moços bem novos,³⁷ e em geral somente [os] oficiais inferiores, os fuzileiros navais e os foguistas eram homens desenvolvidos e fortes.³⁸

O calor intenso e os alojamentos acanhados obrigavam grande parte da equipagem a dormir no convés e era impossível adormecer sem cortinado por causa das nuvens de mosquitos que se levantavam das margens do rio ao anoitecer.

Era meia-noite do dia 2 de março (1868), quando a expedição sob comando dos capitães Hurrapeleta [sic] e Pereira³⁹, da Marinha paraguaia, partiu de Humaitá e desceu o rio, os soldados [paraguaios] estavam deitados nas chalanas que se achavam cobertas dessas ervas aquáticas que descem o Rio Paraguai em massas enormes, chamadas camalotes, depois das enchentes.

Era noite escura, os homens guardavam silêncio, não levavam armas de fogo, tinham posto os seus altos capacetes⁴⁰ de couro, porém estavam nus, tendo seus sabres aguçados, sem bainhas e sem cinturões, e levavam mais as facas indispensáveis.

A divisão [brasileira] [Figura 2] era sempre guardada de noite por um esca-

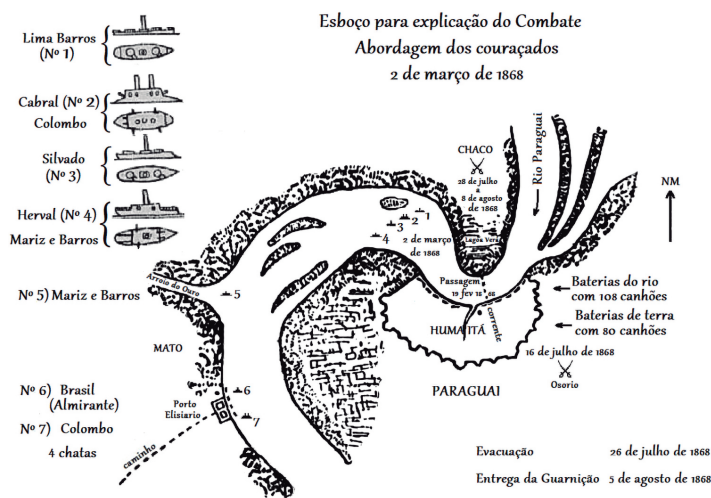


Figura 2 Croqui do entorno da Fortaleza de Humaitá e das operações realizadas entre março e agosto de 1868 (Fonte: Modificado de SAWYER, 1907, p. 2)⁴¹

ler de 12 remos levando seis fuzileiros e comandado por um guarda-marinha; este escaler fazia ronda e examinava cada objeto que vinha água abaixo.

Este serviço durava duas horas e era duro e perigoso. Já um escaler, sob o comando do Primeiro-Tenente Antonio Maria Couto,⁴² com a guarnição, voara aos ares, por ter abalroado com uma mina flutuante, perecendo todos, e outro escaler foi atingido por uma bala rasa que levou os remos de um bordo, ferindo e contundindo todos os remadores desse lado.

Quanto mais escura e chuvosa era a noite, mais era mister uma vigilância incansável. De fato, os guardas-marinha que faziam este serviço tinham sido advertidos da sua extrema importância e informados que, se um deles deixasse passar qualquer forma de ataque, sem dar voz de alarme, seria levado perante um conselho de guerra, para ser logo fuzilado.

Aquela noite, o guarda-marinha de serviço da meia-noite às duas horas era José Roque da Silva,⁴³ e o seu quarto estava quase a terminar quando avistou umas massas escuras sobre a água que pareciam camalotes e aproximando-se para examiná-las de mais perto, descobriu o artifício e viu relampejar entre a folhagem as recurvadas lâminas dos sabres de cavalaria.

Voltando depressa ao escaler, lançou-se a toda força de remos para o navio capitânia, ao qual o escaler pertencia, e atracou na popa no momento em que as primeiras chalanas se aproximavam e recebiam o fogo da sentinela postada sobre o castelo de proa.

O artifício paraguaio foi bem sucedido e o nadador guiou a boia com toda a exatidão. Para o talha-mar do *Lima Barros* [Nº 1 na Figura 2], a correnteza impeliu as chalanas e os ferozes lanceiros do ditador,

de um salto, estavam no convés dardejando [sic] sobre os marinheiros apenas despertados, e atrapalhados com os seus mosquiteiros. Muitos destes caíram mortos no mesmo instante ou feridos debaixo do gume do sabre paraguaio.

O Chefe de Divisão Rodrigues da Costa, que estava no seu alojamento ouvindo o rumor, supôs que alguma desordem ocorresse entre a tripulação e, incontinente, subiu ao convés, onde foi agarrado pelos paraguaios e feito prisioneiro.

O Capitão Garcindo de Sá, que subiu ao convés seguindo-o, compreendeu logo a situação e vendo o convés formigando de homens nus trazendo o grande capacete [sic] de couro do inimigo e, correndo até a popa, deu um salto mortal por uma portinhola da torre de ré.

Felizmente, como era homem de pouca estatura e magro,⁴⁴ pôde passar: salvou a vida, porém não ficou são e salvo, pois um paraguaio lhe deu um golpe de sabre no momento do salto, abrindo lhe o dorso diagonalmente desde o ombro até ao quadril, entrando o fio até os ossos.⁴⁵ Ainda uma vez a sua sorte o favoreceu, pois aquele golpe dado com gana por um braço vigoroso cortá-lo-ia em dois se não fosse a ponta do sabre ter alcançado a couraça da torre acima da portinhola, partindo as grossas capas de pintura e rasgando o forro, perdendo deste modo grande parte de sua força.

O imediato Foster Vidal⁴⁶ ao pisar o convés recebeu um tiro dado por um oficial paraguaio que levava revólver.

Assim ficou a capitânia a mando de um tenente,⁴⁷ estando seu convés em poder do inimigo.

Entretanto, em combate encarniçado corpo a corpo, os cutelos dos marinheiros imperiais chocavam-se contra os sabres dos lanceiros do Supremo.

Os marinheiros eram poucos e oprimidos pelo número dos inimigos e tiveram perdas grandes. Porém, ao fim, a maior parte da tripulação logrou ganhar a proteção das torres, das portinholas e das escotilhas, e abriu fogo nutrido de fuzilaria sobre o inimigo.

Entretanto os paraguaios conduzi[ra]m o chefe Rodrigues da Costa à escotilha da máquina, que era protegida por fortíssima grade, intimando-lhe sob pena de morte instantânea a mandar o chefe de máquinas a tocar avante a toda força.

Mal conheciam eles o valor e a inteireza do heroico chefe brasileiro, pois este, sem hesitar um momento, ordenou, falando em inglês, ao chefe maquinista Mr. Archibald Geary que não movesse as máquinas sem ordem do comandante, estando ele feito prisioneiro.

Ouvidas apenas estas palavras pelos paraguaios, ele caiu crivado de feridas, debaixo das facas dos seus implacáveis algozes.⁴⁸

Morreu cumprindo o seu dever até ao último momento, e, perdendo a vida, conservou a sua honra como convém a cavaleiros e deixou gloriosa lembrança a seus filhos, à Marinha e à Pátria Brasileira.

Na manhã seguinte, foi achado o seu cadáver ao lado da escotilha, tendo 27 feridas.⁴⁹

Os defensores das torres então abaixaram a pontaria das peças e fizeram fogo, varrendo o convés e, destruindo os abor-dantes na linha de fogo, trataram de carregar de novo com metralha. Mas, sendo as peças de carregar pela boca, era mister que os serventes passassem as hastes de esponja e soquete pela portinhola. E nesta posição foram as hastes agarradas pelos paraguaios e os serventes feridos nos braços.

[A]Demais, os abor-dantes [sic] chegaram a [a]cunhar as torres e, impedindo-as assim de visar.

Alguns se ocupavam em cortar o *cabale*,⁵⁰ outros trabalhavam, furiosamente, com machados para arrancar o convés, ignorando que debaixo da madeira havia forte lâmina [sic] de ferro.

Os oficiais [paraguaios] organizavam investidas furiosas contra as portinholas e as escotilhas, porém foram sempre rechaçados, e se entrava algum era para cair morto no mesmo instante.

Neste pé então estava o combate e assim se passaram as horas na escuridão – os brasileiros combatendo atrás de suas defesas e o inimigo reforçado de tempo em tempo, dominando o convés e procurando abrigar-se do fogo mortífero que se lhes assestava.

O ataque sobre o *Cabral* [Nº 2 na Figura 2] foi bem sucedido até o mesmo ponto, porém com menos perdas, para os abor-dantes e para os defensores, porque os paraguaios, ficando no tombadilho acima das casamatas, não ficaram tão expostos ao fogo como no *Lima Barros*, pois as peças não podiam alcançá-los.

Ao todo 14 chalanas chegaram ao *Lima Barros* e 8 ao *Cabral*.

Naquele tempo, não havia armamento secundário, nem peças de tiro rápido, nem topes militares artilhados, nem ainda fuzis de carregar pela culatra – ou de repetição.⁵¹

[A ordem de prontidão da 2ª Divisão]

Com intuito de economizar carvão, era costume na divisão que um navio ficasse de prontidão com fogos acesos e a máquina pronta a mover-se; outro navio devia estar pronto em dez minutos e o terceiro com fogos retirados para estar pronto em meia hora e o quarto com fogos apagados.

Normalmente devia consumir uma hora e meia para levantar vapor e mover as máquinas.

Naquela noite, o *Silvado* [Nº 3 na Figura 2], sob o comando de Jeronymo [Francisco] Gonçalves estava de prontidão e o *Herval* [Nº 4 na Figura 2], sob o comando de Helvecio Sousa Pimentel,⁵² em que eu servia como chefe maquinista⁵³, tendo então 25 anos apenas, achava-se com fogos apagados, sendo o navio que se encontrava mais perto da margem paraguaia, porém mais longe das baterias.

Muitas vezes tinha eu refletido que uma hora e meia era tempo demasiado para esperar numa emergência, e não duvidava que, antes de acabar com Humaitá, alguma ocasião crítica apresentar-se-ia, e por isto cogitava das medidas a tomar, para sair airoso do compromisso.

[O *Herval* e sua oficialidade]

O *Herval* era um dos primeiros navios de hélice dupla, com bateria central de quatro rodízios, sendo dois raiados Whitworth de 150[com 7 polegadas de calibre] à proa e dois lisos de 68, com 8 polegadas de calibre, à popa.⁵⁴ Cada peça tinha duas portinholas de modo que podia atirar ou paralelamente com a quilha ou sobre o lado.

Tinha sido comandado pelo Capitão de Fragata Mamede Simões da Silva, oficial austero e excelente disciplinador.

Sendo a sua gente muito esperta, certamente nenhum navio da esquadra o excedia em vivacidade para qualquer serviço.

Tinha o *Herval* um brilhante grupo de oficiais: o imediato era Francisco Goulart Rolim, um dos heróis do Riachuelo. O encarregado da bateria e dos imperiais marinheiros era Carlos Balthazar da Silveira, corretíssimo oficial, verdadeiro tipo de fidalgo, que chegou a ser ministro da Marinha e contra-almirante no governo do Presidente Campos Salles. Hoje reside no Rio de Janeiro. Joaquim de Lamare,

de ilustre família riograndense, por natureza e gosto, homem de mar entusiasta e incansável, era encarregado da marinhagem, e o nosso guarda-marinha era Leopoldino José dos Passos.

[O aprestamento do *Herval*]

As máquinas do *Herval* construídas por Boulton and Watt de Birmingham, [Inglaterra]⁵⁵ estavam em perfeito estado, quando as recebi, pois tinham estado desde o estaleiro sob a direção do meu predecessor, maquinista inglês da grande experiência, que faleceu de *cholera morbus*⁵⁶ em frente de Humaitá.⁵⁷

Tinha duas caldeiras grandes cada uma com seis fornalhas.

Para a solução do problema ao qual me propus, comecei por mandar fazer dois fogões que podiam entrar pelas bocas das fornalhas e quando estávamos de fogos apagados, cada caldeira tinha aceso um destes fogões numa das fornalhas, os quais, com pequeníssimo consumo de carvão, mantinham a água na temperatura de 90º centígrados.

Cogitando da questão de combustão rápida, para produzir calor intenso, convenci-me de que os pontos essenciais eram dois: subdivisão do combustível, e acesso de ar em toda a parte.

Cumpridas estas condições dar-se-ia a combinação de um modo rápido e intenso.

Lembrei-me que, levando esta combinação ao seu último grau de expressão, fazendo-se *flutuar no ar* pó finíssimo do carvão, pode-se produzir a combustão instantânea, isto é, uma *explosão*.⁵⁸

Em consequência disto mandei fazer um número de caixas ou engradados celulares, de madeira de pinho delgado, molhadas em petróleo e logo envernizadas com resina.

Duas ou três destas caixas eram colocadas em cada uma das oito fornalhas

não ocupadas pelos fogões, e sobre elas um engradado de astilhas⁵⁹ de pinho resinoso, coberto de pedaços de carvão escolhido à mão, e tendo em frente alguns punhados de aparas.

O calor transmitido à água pelos fogões secava o combustível e elevava a temperatura; entretanto o ar frio, entrando pelas frestas e ventiladores das portas e pelos interstícios das grades, impedia a combustão espontânea.

Quanto à minha participação nos acontecimentos daquela noite, tinha acompanhado o guarda-marinha no seu quarto de guarda, como era costume até meia-noite, indo depois dormir no meu camarote.

Perto das duas horas fui despertado por tiros de fuzil e, no mesmo momento, ouvi o nosso tambor bater "*chamada geral*".⁶⁰ Então saltei da cama, calcei-me, pus o casquete, e tomando numa mão o revólver e na outra a minha roupa, dobrada em pacote e presa por uma filástica⁶¹ à *la mode*⁶² dos baleeiros, corri para a máquina, recebendo em caminho do oficial da guarda a ordem de levantar vapor a toda a pressa.

Os meus ajudantes tinham uma guarda de foguistas formada diante das bocas das fornalhas, com os lampiões flamejantes nas mãos.

O resultado das minhas disposições foi que no momento em que foram aplicados os lampiões aos trens de combustíveis, tendo aberto de todo o registo da chaminé, línguas de chamas saíam rugindo em todo o comprimento das fornalhas, saltando nas câmaras de combustão, e enchendo os tubos em busca da chaminé; a tiragem produziu-se instantaneamente com toda a intensidade, fazendo estremecer todo o casco do navio, e a água das caldeiras, já quase fervendo, começou a dar vapor [e] em menos de 40 minutos da ordem dada, as máquinas

funcionavam, e largado o *cable*⁶³ sobre à boia "Therval", pôde manobrar a toda a força, sendo desde então livre de qualquer abordagem.

[As lembranças da ação do *Herval* e de sua tripulação]

O *Silvado* [que], naturalmente, ficou pronto antes de nós, suspendeu ferro e atravessando o rio colocou-se entre o *Lima Barros* e o *Cabral*, empregando a sua metralha e fuzilaria contra o obstinado inimigo nos conveses de ambos.

Logo, é justo atribuir a repulsa em primeiro lugar ao comandante Gonçalves.

O *Herval* seguiu-o, porém, em brevíssimo intervalo e numa ocasião tão crítica quanto os conveses de dois dos nossos navios, estavam em posse do inimigo; o tempo era muito precioso e um navio só valia muito.

No momento em que fazíamos vapor, os dois quartos de foguistas livres de serviço nas máquinas foram chamados para resistir à abordagem.

Deixando o segundo maquinista encarregado do serviço, subi com eles ao convés em cima da bateria, alinhando-os de bombordo.

Foram eles armados com piques e machados de abordagem; eram de todas as nacionalidades, sendo os homens mais fortes da tripulação.

Os fuzileiros navais, na sua maioria negros, foram colocados com eles.

As peças das baterias debaixo dos nossos pés eram servidas pelos imperiais marinheiros, quase todos caboclos do Amazonas, muito bem exercitados e ensinados, ativos e destemidos.

Logo de bombordo distinguimos apenas na escuridão uma sombra negra na água, e pelas labaredas dos canhões do *Silvado* descobrimos um grupo de chala-

nas cheias de paraguaios, de pé, de capacete [sic] na cabeça e sabre na mão.

Não eram conhecidos naquela época os canhões de tiro rápido, nem as engrenagens para dar elevação e direção.

Dava-se elevação, suspendendo-se a culatra e retirando a cunha de madeira. Dava-se a direção, puxando sobre um aparelho de cadernais, engatado na amurada e na extremidade da corrediça da peça, ajudando com anspiques.⁶⁴

Ouvi os serventes alarem sobre o chicote do aparelho de nossa peça de bom-bordo e de ré, e vi a boca do canhão voltar em procura de pontaria sobre os desgraçados seres alinhados em frente dele.

A peça levava uma carga de duas pilhas de metralha, uma com bala como laranjinhas, e outra do tamanho de jabuticabas.

O velho caboclo, cabo do canhão, puxou a corda e o tiro saiu debaixo dos meus pés.

A labareda estampou na minha retina, como fotografia instantânea, aquela cena de horror, o grupo grande de robustos soldados com suas peles brancas contra as escuras águas, e no mesmo instante um furacão de ferro, abrindo caminho por entre eles, reduzindo as chalanas a estilhaços e arremessando-os nas águas do Rio Paraguai[,] dezenas e dezenas de corpos mutilados para servir de pasto aos jacarés, já acostumados a este alimento.

Um momento mais e o fumo do canhão rolou sobre as turvas águas, escurecendo todo o sinal daquela medonha tragédia.

Até hoje tenho presente na memória o embate das balas férreas contra aquela massa sólida de carnes humanas e os gemidos de agonia daqueles que não pereceram instantaneamente.

Entretanto algumas chalanas nos tinham passado águas abaixo e, prontamente podendo caminhar, seguimos em

sua procura e os destroçamos a tiros. Metendo-os à proa, passamos por cima.

No meu posto, ao pé da escada com as duas máquinas trabalhando a toda força, senti as canoas golpear o fundo debaixo dos meus pés.

Tendo destroçado todos os assaltantes que podia achar, o *Herval* pôs proa acima e chegou onde ficaram fundeados o *Lima Barros* e o *Cabral*, achando-os ambos como acima descrevemos, com os seus conveses ainda ocupados pelo inimigo.

O comandante Pimentel colocou seu navio à popa do *Lima Barros*, empregando a metralha e fuzilaria para varrer o convés em combinação com o *Silvado* que se mantinha de estibordo e também fazia fogo no convés do *Cabral*.

Neste tempo, subi ao convés da casamata para ver a situação e falei com o guardião que ali achei, ficando de pé junto dele.

Repentinamente nós fomos envolvidos numa descarga do metralha e o guardião caiu com uma bala de chumbo no ventre.

Esta descarga veio do *Silvado* e acho que fez ricochete sobre a torre de ré do *Lima Barros*.

Achando que era inútil esperar outra descarga depois do ter levado o infeliz guardião ao cirurgião, retirei-me para o meu posto.

O guardião morreu⁶⁵; era um dos sobreviventes do *Rio de Janeiro*, que soçobrou em Curuzu, onde teve a sorte cruel de fazer explodir duas minas.⁶⁶

[Acidente entre o *Silvado* e o *Lima Barros* - o final da ação]

Já apontava o dia e o almirante [sic] fazia sinais ao *Herval* e [ao] *Silvado*, que abordassem o *Lima Barros* simultaneamente um de cada lado.⁶⁷

O *Herval*, tendo a vantagem de ter hélices duplas, cumpriu esta ordem com fe-

licidade, porém o *Silvado*, navio francês,⁶⁸ com uma só hélice, e máquina bem pesada de manobrar, foi menos feliz e a forte correnteza levou-o contra a proa do *Lima Barros* e o seu afilado e comprido aríete furou uma prancha do compartimento de proa, debaixo da água, e para que não fosse este navio a pique foi necessário soltar a corrente e cair à ré, varando no baixio que estava à popa, até fazer-se um conserto provisório.

Os paraguaios demonstraram surpreendente coragem, debaixo de um fogo de metralha e fuzilaria, de duas horas até romper o dia, e apesar de fortes perdas os sobreviventes ainda estavam em seus postos.

Agora, porém, lhes tocava serem oprimidos pelo número, e imediatamente caíam, ou eram arrojados ao rio, pelo acometimento dos marinheiros e soldados [sic] que se lançavam sobre eles.

No mesmo instante, o Capitão Bernardino de Queiroz, com seus oficiais e tripulação, fazia uma surtida pela escotilha da bateria do *Cabral* e em poucos instantes a bandeira auriverde flutuava outra vez sobre os dois navios, entre gritos de alegria e apertos de mãos e congratulações.

Quando atracamos e amarramos ao costado do *Lima Barros*, outra vez subi ao convés da casamata e examinei aquele navio, que apresentava talvez uma das vistas mais terríveis que na vida me têm cabido por sorte presenciar.

Além dos nossos mortos, feridos todos por arma branca, jaziam 77 cadáveres de paraguaios, muitos deles despedaçados pela metralha. O convés estava encharcado de sangue e salpicado de retalhos de carne humana e intestinos.

Todos os lugares do navio, salvo a parte encouraçada, estavam crivados de buracos feitos pela metralha e a chaminé parecia um gigantesco ralo de mandioca.

Os sobreviventes paraguaios do ataque foram nadando para salvar a vida, mas muitos eram fuzilados antes de atingir as praias.

Pela humanidade de um de nossos oficiais, um ferido [paraguaio] que chegou à nossa proa foi tirado da água e recolhido a bordo e, depois de mostrar grande ânimo quando nosso cirurgião lhe curou a ferida, recobrou a saúde.

Eu guardei o seu sabre e fui obsequiado com o sabre de um oficial tomado no *Cabral*.

O arrojo dos paraguaios ao atacar uma divisão de quatro encouraçados não podia ser excedido. Ficaram por quase três horas de posse dos conveses dos dois navios, porém sendo soldados de cavalaria, estranhavam a situação a bordo de um encouraçado na escuridão, e provavelmente os seus chefes, os oficiais de Marinha, sendo mortos ou feridos no princípio do combate, ficaram eles sem direção e não sabiam [o] que fazer.

Conseguiram êxito até certo ponto, porém não podiam tirar vantagem da situação.

Se eles tivessem explosivos ou combustíveis podiam ter destruído ou queimado os navios, se vissem que não podiam levá-los rio acima.

Dizia-se que as chalanas com explosivos tinham-se extraviado, nunca ouvi dizer que tinham sido capturadas. Talvez fossem metidas a pique pelo nosso fogo.

Em qualquer caso, os dois navios estiveram por algum tempo em perigo iminente de serem capturados, ou de serem destruídos, porém o socorro pronto, dado pelo *Silvado*, e a prontidão inesperada do *Herval* salvaram a Marinha brasileira de uma calamidade e de uma afronta.

O almirante [sic] Barão de Inhaúma, no seu ofício ao ministro da Marinha, narrando esta ação, dizia: “O *Herval* levantou vapor com espantosa rapidez e secundou

os movimentos do *Silvado*".⁶⁹ Foi geralmente reconhecido, pelos oficiais de Marinha, que os 50 minutos que eu tinha ganhado trouxeram bastante proveito em nosso favor, nos acontecimentos daquela noite.

Em 25 do abril,⁷⁰ o Imperador D. Pedro II (de feliz memória), agraciou-me com o

hábito da imperial Ordem da Rosa, por este e outros serviços na guerra contra o Paraguai.

O comandante Pimentel também recebeu uma condecoração, sendo que estas duas recompensas foram as únicas dadas no *Herval*.

[Reflexões finais]

O império caiu e a Ordem está abolida, porém a generosidade brasileira ainda concede aos agraciados, sobreviventes das ordens imperiais, os seus privilégios e tratamentos e, como ninguém agora poderá obtê-las, parece que valem mais do que nunca.

Ostento a minha em festas nacionais e cerimônias republicanas, sem hesitação alguma, pois me foi concedida como prêmio dos serviços ao Brasil.

Eu era muito jovem naquele tempo⁷¹ e tinha o coração generoso dos jovens, porém, nunca duvidava, e nem duvido agora, que em servindo a D. Pedro II (que descansa em paz) combatia pela liberdade e pela civilização, contra um odioso despotismo, obscurantismo e barbarismo.

Ouço dizer que a guerra podia ter sido evitada, que faltou um pouco de paciência e a diplomacia teria feito a sua obra. Sou amigo da paz, porém, há de ser sempre a *paz com honra*⁷²[:] e quando Mato Grosso foi invadido por um feroz inimigo, que matava os habitantes e violava as mulheres; quando um vapor mercante brasileiro foi apresado num rio onde tinha direito de navegar⁷³ e quando um Exército paraguaio entrava na província do Rio Grande do Sul, praticando toda a casta de violências, o Brasil não podia fazer outra coisa senão empunhar a espada, fazer continuar a guerra até conseguir a mais plena desafronta pelos agravos e pela segurança de que nunca mais tornaria acontecer semelhante invasão e ultraje.

Digam os amigos da paz o que quiserem, se o Brasil não levantasse a luva que lhe atirou López, teria sido objeto de escárnio das nações.

Aquela guerra clássica provou, de uma vez para sempre, o valor e a tenacidade do brasileiro, quer seja marinheiro ou soldado, e a magnífica resposta que deu a Nação à chamada do Ministro Francisco José Furtado, invocando o auxílio dos Voluntários da Pátria, demonstrou o patriotismo e a dedicação cívica dos brasileiros.

No combate acima descrito, os brasileiros perderam 2 oficiais mortos, 10 oficiais feridos, 11 praças mortas e 48 feridas. O inimigo deixou 113 mortos e 16 prisioneiros sobre os navios e ao todo perderam 600 homens.

Acredito que um caso onde soldados de cavalaria atacaram uma divisão de encouraçados é inteiramente singular e nunca se viu, nem antes nem depois.

Parece, porém, provável que, nem na América do Norte ou do Sul, fora do Brasil, não exista um homem em cada milhão que ouvisse falar dos heróis daquela ação de Hurra-peleta [sic], Pereira ou Rodrigues da Costa.

No fim da guerra, porém, o Exército brasileiro capturou o resto da Marinha paraguaia, os vapores em seco rodeados de parapeitos de terra, num potreiro perto do Alto Manduvirá.

Servindo depois na *Colombo*,⁷⁴ estivemos cinco meses fundeados na foz do Rio Manduvirá, bloqueando a saída daqueles vapores até que cansado da inatividade e chamado para ser superintendente da navegação do Volga, despedi-me da Marinha brasileira, em excelentes relações com o Estado-Maior, com meus comandantes e companheiros, os quais ainda conservo, com os poucos que sobrevivem.

FREDERICK H. SAWYER.

(Cavaleiro da Ordem Imperial da Rosa, memb. Inst. C.E., memb. Inst. N. A. F[ellow]. R. G. S. memb. da Soc. Paulista da Agricultura, ex-chefe maquinista da Armada).

AGRADECIMENTOS

À Sra. Annette Ruehlmann, bibliotecária da Institution of Civil Engineers, sediada em Londres, pelo envio das imagens da documentação sobre Frederick Henry Read Sawyer existente naquela instituição. Ao Arquivo da Marinha, da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, pelo acesso e disponibilização dos Livros-Mestres que registram a vida profissional dos oficiais da Armada. À Equipe do Setor de Atendimento Presencial, DIATE/COCAC/COACE/SUPRA, do Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, na pessoa da Sra. Andréa Margalho Mendes, pelo apoio à consulta da documentação relativa às praças e servidores civis da Marinha brasileira no século XIX. E ao Sr. Eduardo Cavalcante, pesquisador no Rio de Janeiro, que localizou o processo de naturalização mencionado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CASTRO, Adler H. F. de. *Notas sobre o armamento na Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: [s.n.], 2006. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/dossies/guerra-do-paraguai/artigos/notas-sobre-o-armamento-na-guerra-do-paraguai/>. Acesso em: 15 abr. 2023.

CENTURIÓN, Juan Crisóstomo. *Memorias del Coronel Juan Crisóstomo Centurión. Ó sean Reminiscencias Históricas sobre la Guerra del Paraguay*, Vol. III. Buenos Aires: Imprenta de Obras, de J. A. Berra, 1897.

CORRÊA-MARTINS, Francisco José. O fim, o início e o meio: o apresamento do Marquês de Olinda e o cativo dos primeiros prisioneiros de guerra brasileiros a partir das memórias dos sobreviventes. *Navigator*, 16 (31), 2020, p. 97-120.

DUARTE DE VARGAS, Alberto. Don Pascual de Urdapilleta: arquitecto y constructor de la Catedral de Asunción. *Contribuciones desde Coatepec*, 1, 2001, p. 89-105. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28100108> [Consultado: 30 de abril de 2023].

D'EYNCOURT, Eustace Henry William Tennyson. Sir Alfred Fernandez Yarrow – 1842-1932. *Obituary Notices of Fellows of The Royal Society*, 1932, v. 1 (1), p. 7-11.

FALCÓN, José. *Escritos Históricos*. Edición y estudios preliminares de Thomas L. Whigham y Ricardo Scavone Yegros. Asunción: Editorial Servilibro, 2006.

[HENRIQUES, Rui]. ANTT, Contos do Reino e Casa, Núcleo Antigo, 628 Receita e despesa de Pedro Alvares Faria, feitor e recebedor dos mantimentos de Azamor, 1541. In: CRUZ, Maria Augusta Lima, TEIXEIRA, André (Coords.) *Portugal e o Sul de Marrocos: contactos e confrontos (séculos XV-XVIII)*. Vol. II – Documentos. Lisboa: CHAM – Centro de Humanidades Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores; Lab2PT – Laboratório de Paisagens, Património e Território, Universidade do Minho. 2021, p. 301-343.

GRATZ, George A. *Encouraçados para o Paraguai?* In: *Revista Marítima Brasileira*, v. 119 (7/9), 1999, p. 121-126.

JOHNSTON, Ian, BUXTON, Ian. *The Battleship Builders: constructing and Arming British Capital Ships*. Yorkshire: Seaforth Publishing, 2013.

LASSERRE, [Dorotea] Duprat de. *The Paraguayan War - Sufferings of a french lady in Paraguay*. Published by order of The Argentine Government. Buenos Aires: Standard Office, 1870.

NAKAYAMA, Eduardo. A Fortaleza de Humaitá: entre o mito e a realidade. *Navigator*, 14 (27), 2018, p. 11-18.

O'LEARY [URDAPILLETA], Juan. *Nuestra Epopeya* (Guerra del Paraguay). Asunción: Imprenta y Librería La Mundial, 1919.

Orquiza, Jr., René Alexander D. *Taste of Control: Food and the Filipino Colonial Mentality Under American Rule*. New Brunswick: Rutgers University Press, [2020].

ROCHA, Pedro Silveira. *Vida social e política de Rafard 1883-1987*. Rafard: Prefeitura Municipal de Rafard, 1987.

[ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY]. *A link of Empire or 70 years of British Shipping*. [London: Royal Mail Steam Packet Company, 1909].

[SAWYER], [Frederic H]. The Tagal, his abilities, and why he rebelled. In: UNITED STATES OF AMERICA, SENATE. *A Treaty of Peace Between The United States and Spain*. Washington: Government Printing Office, 1899, p. 552-555.

SAWYER, Frederic H. *The Inhabitants of the Philippines*. London: Sampson, Low, Marston and Company, New York, Charles Scribner's Sons, 1900.

SAWYER, Frederic H. *Estudo sobre a Indústria Assucareira no Estado de São Paulo comparada com as dos demais países*. Apresentado ao Dr. Carlos Botelho, M.D. Secretário da Agricultura. São Paulo: Typographia Brazil de Carlos Gerke & Rothschild, 1905.

SAWYER, Frederick H. Incidente na Guerra do Paraguay: a abordagem dos encouraçados deante de Humaytá em 2 de março de 1868. *Correio Paulistano*, nº 15.639, São Paulo, 2 de março de 1907, p.1-2.

TOMB, James. H. As experiências do Capitão James H. Tomb na Marinha brasileira (1865-1870). Publicado originalmente na *Revista Marítima Brasileira* (JAN-MAR de 1964), p. 39-54. *Navigator*, 11 (22), 2015, p. 139-152.

NOTAS

¹ Como exemplos de testemunhos de civis, citamos o de uma francesa, prisioneira dos paraguaios (LASSERRE, 1870, p. 3-31) e de um paraguaio, membro do governo, que foi prisioneiro dos brasileiros (FALCÓN, 2006, p. 109-156).

² Seus pais foram Thomas William Sawyer e Jemima Jane Read Sawyer. Frederick teve um irmão e três irmãs. Informações disponíveis em <https://www.wikitree.com/wiki/Sawyer-4539>. Acesso em: 28 de janeiro de 2023. Ao longo da pesquisa verificou-se o registro do prenome de três formas: Frederick, Frederic e Frederico. Por isso as três formas aparecem ao longo do texto.

³ D'Eyncourt (1932, p. 7). Registre-se que Sawyer foi aprendiz naquela empresa junto com Alfred Fernandez Yarrow, que posteriormente se tornou um grande construtor naval.

⁴ A empresa foi criada em Londres em 1839 com o objetivo de realizar o serviço de correio para o governo britânico, interligando-o com seus territórios e outros países ao redor do mundo. Logo depois iniciou o serviço de transporte de passageiros e carga. Em 1850 estendeu seus serviços ao Brasil e à região do Rio da Prata (ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY, 1909, p. 1-3).

⁵ As informações relativas às empresas onde Frederick Henry Rand Sawyer esteve, bem como os trabalhos que realizou constam do Formulário de Admissão à Institution of Civil Engineers (ICE), que ele preencheu em Londres, a 28 de março de 1877, sendo admitido na categoria de associado em 29 de maio daquele mesmo ano. Documento do acervo da Institution of Civil Engineers (de ora em diante FA-ICE).

⁶ Machinista de Primeira C.º extran.º Frederic H. Sawyer. Livro 2º de Assentamento dos Machinistas contractados engajados e estrangeiros [sic] [1866-1873], AV, IM 882, fl. 29, e Livro nº 1 de Soccorros de Officiaes embarcados no Vapor Araguay, B6, XVII M 546, fl. 78, ambos do acervo do Arquivo Nacional, Rio de Janeiro (de ora diante AN/RJ).

⁷ Livro nº 1 de Soccorros de Officiaes embarcados no Vapor Araguay, B6, XVII M 546, AN/RJ, fls. 78v, 79v e 80. Na transcrição feita no Livro nº 2 de Soccorros de Officiaes

embarcados na Corveta encouraçada Herval, B6, XVII M 2221, AN/RJ, fl. 64v, o escrivão desta equivocadamente grafou o nome do Transporte a vapor Galgo como “Salgo”.

⁸ 1º Livro de Soccorros dos Officiaes embarcados na Corveta encouraçada Colombo, B6, XVII M 1304, AN/RJ, fls. 135v. Segundo os decretos datados de 12 de abril de 1868, publicados no *Diário Oficial do Imperio do Brazil*, nº 97, de 14 de abril de 1868, p.1, 2ª coluna, foram então “agraciados por serviços prestados na guerra contra o Paraguay”, além de oficiais e praças da Armada, vários outros civis que, como Sawyer, estavam naquele tempo ao serviço na Esquadra.

⁹ 2º Livro de Soccorros de Officiaes embarcados na Corveta encouraçada Herval, fls. 66v (B6, XVII M 2221, AN/RJ).

¹⁰ Machinista de Primeira C.º extran.º Frederic H. Sawyer. Livro 2º de Assentamento dos Machinistas contractados engajados e estrangeiros [sic] [1866-1873], AV, IM 882 AN/RJ, fls. 29-29v. Nesse documento consta que o período passado a bordo do *Herval* foi de “26 de Agosto de 1867 a 13 de Junho de 1868”. A chegada do transporte constou em “Noticias Diversas – Rio da Prata”. *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 28 de junho de 1868, p. 3.

¹¹ Machinista de Primeira C.º extran.º Frederic H. Sawyer, Livro 2º de Assentamento dos Machinistas contractados engajados e estrangeiros [sic] [1866-1873], AV, IM 882 AN/RJ, fl. 29. Porém, no Livro nº 2 de Soccorros de Officiaes embarcados na Corveta encouraçada Herval, B6, XVII M 2221, AN/RJ, fl. 64v, consta que Sawyer passou para o *Herval* em 20 de agosto.

¹² 2º Livro de Soccorros dos Officiaes embarcados na Corveta à vapor Izabel, B6, XVII M 2565, AN/RJ, fl. 114.

¹³ 1º Livro de Soccorros dos Officiaes embarcados na Corveta encouraçada Colombo, B6, XVII M 1304, AN/R, fls. 134-134v. Registre-se que os escrivães podiam simplificar o nome dos navios da Armada, como é o caso do Vapor *Princeza de Joinville*, que ora aparece apenas como “vapor Princeza” (fl. 134), ou com o nome completo (fl. 134v), o que pode causar confusões, levando alguns a pensar que se tratam de navios distintos.

¹⁴ 1º Livro de Soccorros dos Officiaes embarcados na Corveta encouraçada Colombo, fls. 136 (B6, XVII M 1304, AN/RJ). Embora não esteja escrito, foram elogios de caráter coletivo, e não individuais.

¹⁵ 1º Livro de Soccorros dos Officiaes embarcados na Corveta encouraçada Colombo, fls. 136-136v (B6, XVII M 1304, AN/RJ), e 2º Livro de Soccorros dos Officiaes embarcados na Corveta encouraçada Colombo, fls. 138, 138v e 139 (B6, XVII M 1305, AN/RJ). Não consta o dia em que deixou a *Colombo* e passou para o *Princeza de Joinville*.

¹⁶ FA-ICE.

¹⁷ FA-ICE.

¹⁸ Sawyer (1900, p. v, 11, 12, 14, 55, 20, 32, 41 e 72).

¹⁹ Conforme consta em https://www.gracesguide.co.uk/1885_Institution_of_Mechanical_Engineers:_Members. Acesso em: 19 mar 2023. Segundo informações da Sra. Lucy Bonner, arquivista da Institution of Mechanical Engineers, sediada em Londres, Sawyer rompeu o vínculo com o IME em 1887.

²⁰ Passaporte. Processo de Naturalização de Frederic H. Sawyer. Fundo: Série Interior – Nacionalidades (IJJ6) (A9), Série: Processos de naturalização. BN RJANRIO A9.0.PNE.31747, P8 (AN/RJ). Sua esposa era Mary Louisa West Campion, e seu filho mais velho, Frederick Willian Campion Sawyer, nascido em 1887 que, quando era tenente da Royal Engineers 218th Field Company, faleceu vítima de ferimentos recebidos em combate perto de St. Quentin, na França, em 4 de abril de 1917, durante a 1ª Guerra Mundial. Dados disponíveis em <https://www.fcbap.ca/railways/Casualties.htm>. Acesso em: 18 fev 2023, e http://tonbridgeatwar.daisy.websds.net/Authenticated/ViewDets.aspx?RecID=321&TableName=ta_factfile. Acesso em: 19 fev 2024.

²¹ Sawyer (1900, p. 18); *The Brazilian Review*, nº 43, October 25th, 1904, p. 683. Nesse periódico, consta ainda que “He is an old resident here, and took part in the Paraguayan war on the Brazilian side”.

²² Meetings of The Royal Geographical Society Session 1892-1893, *The Geographical Journal*, 1, (1), p. 177. 1893. É provável que nessa época já fosse membro da Institution of Naval Architects (INA), além da Institution of Civil Engineers (ICE), ambas sediadas em Londres, como está registrado no frontispício de seu livro (Sawyer, 1900). De acordo com informações enviadas pela Sra. Julie Carrington, bibliotecária da Royal Geographical Society, Sawyer deixou a RGS em 1896, retomando o vínculo em 1903, quando do retorno ao Brasil.

²³ Intitulado *The Inhabitants of the Philippines*, foi publicado simultaneamente em Londres e Nova York. Seu conhecimento sobre as Filipinas o destacava, o que parece ter levado o governo norte-americano a solicitar-lhe um texto sobre os tagalos, o principal grupo lá existente, e incluído nas publicações oficiais relativas ao tratado de paz entre os Estados Unidos da América e a Espanha (SAWYER, 1899, p. 552-555). Por outro lado, as referências que Orquiza Jr. (2020, p. 22) apresentou a partir do livro do antigo maquinista da Marinha brasileira (Sawyer, 1900, p. 129, 130, 164, 168 e 181) não suportam sua afirmação de que o engenheiro inglês trabalhava para o governo norte-americano. Isto porque existem no livro menções tanto positivas como negativas aos Estados Unidos da América, inclusive criticando algumas ideias de O.F. Williams, o cônsul dos EUA em Manila (Sawyer, 1900, p. 165).

²⁴ SAWYER (1905, p. 72), e Atestado de Residência. Processo de Naturalização de Frederic H. Sawyer. Fundo: Série Interior – Nacionalidades (IJJ6) (A9), Série: Processos de naturalização. BN RJANRIO A9.0.PNE.31747, P6 (AN/RJ).

²⁵ “Notas”, *Correio Paulistano*, nº 14795, 19 de outubro de 1904, p. 1, 6ª coluna.

²⁶ BN RJANRIO A9.0.PNE.31747 (AN/RJ).

²⁷ “Necrologia”, *Correio Paulistano*, Nº 15.887, 5 de novembro de 1907, p. 4, 6ª e 7ª colunas.

²⁸ Com o golpe militar de 15 de novembro de 1889, os republicanos assumiram o poder no âmbito das antigas províncias, agora estados, onde já atuavam os partidos políticos ligados a essa corrente. No caso de São Paulo, dominava o Partido Republicano Paulista, que remontava a 1873, tendo grande influência na vida política do Brasil, sendo “o grande representante das oligarquias políticas vinculadas à economia cafeeira e das famílias tradicionais de São Paulo”, conforme o Arquivo Público do Estado de São Paulo, “O golpe de 1930 e a política paulista”. Disponível em: [http://www.arquivoestado.sp.gov.br/exposicao_1932/golpe.php#:~:text=O%20Partido%20Republicano%20Paulista%20\(PRP,fam%C3%ADlias%20tradicionais%20de%20S%C3%A3o%20Paulo](http://www.arquivoestado.sp.gov.br/exposicao_1932/golpe.php#:~:text=O%20Partido%20Republicano%20Paulista%20(PRP,fam%C3%ADlias%20tradicionais%20de%20S%C3%A3o%20Paulo). Acesso em: 17 jun. 2023.

²⁹ Há dois exemplares disponíveis para consulta on-line. Um do acervo do Arquivo Público do Estado de São Paulo, http://200.144.6.120/uploads/acervo/periodicos/jornais/BR_APESP_CPNO_19070302.pdf, consultado em 10 de julho de 2022 e o outro no acervo da Biblioteca Nacional no Rio de Janeiro, http://memoria.bn.br/pdf/090972/per090972_1907_15639.pdf. Acesso em: 7 de jan 2024. O texto teve sua ortografia atualizada, além de serem feitas correções de pontuação e de erros tipográficos evidentes. As inserções, ressaltadas por colchetes, foram realizadas tanto para alguns equívocos do autor, como os subtítulos para destacar os diversos aspectos por ele abordados.

³⁰ Grifo no original.

³¹ Para uma descrição mais minuciosa sobre a Fortaleza de Humaitá sugere-se NAKAYAMA (2018, p. 11-18).

³² Aqui Frederico H. Sawyer escreveu, baseado no ofício datado de 4 de março de 1868, que o Barão de Inhaúma, Comandante em Chefe da Esquadra, enviou para o Conselheiro Affonso Celso de Assis Figueiredo então Ministro da Marinha, e que foi publicado na “Parte Oficial – Ministerio da Marinha – Notícias da Esquadra” do *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 30 de março de 1868, p.1, Colunas de 1 a 3. O inglês lembrava-se desse ofício em particular porque é nele que consta o rápido aprestamento do *Herval*. O Barão de Inhaúma fez constar, a partir do que apurara, que “Lopez mandou escolher os homens mais fortes, e que melhor soubessem nadar, tirando-os quasi todos de sua própria guarda de Paço Pocú”, e que “Dividiu-os em sete companhias de 200 cabeças cada uma”. Contudo, de acordo com um oficial paraguaio que serviu no Quartel-General do Marechal Francisco Solano López, o comandante em chefe paraguaio “había concebido el plan de formar cuatro divisiones de á 50 hombres cada una”, cujo adestramento e execução estiveram ao cargo de quatro capitães do Exército paraguaio. E estes escolheram em “sus regimientos 200 hombres entre tropas y oficiales, debiendo ser todos buenos nadadores” para participarem da ação (CENTURIÓN, 1897, p. 125-127). Pode ter ocorrido equívoco na coleta de informações feitas pelos brasileiros e sua posterior transcrição, o que causou essa diferença entre os números mencionados acima.

³³ “Riachuelo” no original.

³⁴ Termo de origem latina, utilizado antigamente em regiões de Portugal e Espanha, e em regiões por estes países colonizados, relativa aos movimentos feitos com os pés (p. e. HENRIQUES, 2021, p. 316 e 319).

³⁵ Grifo no original.

³⁶ Grifo no original.

³⁷ Ou seja, os claros eram preenchidos pelos egressos das Escolas de Aprendizes-Marinheiros então existentes.

³⁸ Grifo no original.

³⁹ Neste ponto o maquinista inglês se equivocou. No ofício já mencionado do Comandante-em-Chefe da Esquadra para o Ministro da Marinha, de 4 de março de 1868, consta que o comando de quatro companhias paraguaias fora entregue “aos capitães de cavalaria Eduardo Vera, Cespedes, Bernardo [sic] e Gene [sic], e aos officiaes de marinha Pereira e Hurrapeleta [sic]”. Porém, de acordo com CENTURIÓN (1897, p. 126-130), a escolha

e treinamento da força empregada para essa operação fora do Capitão Ignácio Genes, secundado por outros três oficiais do mesmo posto, José Tomás Céspedes, Eduardo Vera e Manuel Bernal, todos comandantes de regimentos de cavalaria, não mencionando a participação de oficiais de marinha. Entretanto, segundo Juan O'Leary (1919, p. 462-463) além dos oficiais paraguaios citados, dois tenentes da Marinha Paraguaia, Toribio Pereira e José Urdapilleta iam também porque, quando os encouraçados fossem tomados, “asumirían el comando de ellos”. Cabe esclarecer que o nome completo do Tenente Urdapilleta era José Pantaleón de Urdapilleta Barrios e que, após o conflito, ocupou diversos cargos no governo paraguaio, inclusive pastas ministeriais (DUARTE DE VARGAS, 2001, p. 103).

⁴⁰ Na verdade, eram barretinas.

⁴¹ O croqui foi tratado digitalmente, visto que a forma de acesso disponibilizada à publicação original é por via eletrônica, além do que o periódico exhibe as limitações da época para a impressão de desenhos. Em razão desses aspectos, embora se tenha privilegiado conservar ao máximo os elementos ilustrativos, houve a necessidade de substituir todos os elementos textuais, para permitir sua leitura.

⁴² Nasceu no Pará em 6 de fevereiro de 1846, e sentou praça em 2 de março de 1860. Fez suas viagens de instrução no Brigue *Maranhão* e Vapor *Ipiranga*. Nomeado Guarda-Marinha em 26 de novembro de 1862, serviu a bordo das Corvetas *Baiana* e *Imperial Marinheiro*. Promovido a 2º Tenente em 24 de novembro de 1864, passou para o Vapor *Ipiranga* em 20 de janeiro de 1865, participou os combates de Corrientes (25 de maio), Riachuelo (11 de junho) e das passagens de Mercedes e Cuevas (respectivamente 18 de junho e 12 de agosto de 1865). Promovido a 1º Tenente em 15 de janeiro de 1866, faleceu em 14 de julho do mesmo ano, “em consecuencia da explosão de um torpedo [sic] que no escaler da ronda procurava desviar da Esquadra”. Dados extraídos dos Livros-Mestres dos Oficiais da Armada Nacional, do acervo do Arquivo da Marinha, da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (de ora em diante L-M, AM/DPHDM).

⁴³ Ele era maranhense, nascido em 19 de outubro de 1848, tendo sentado praça em 27 de fevereiro de 1865. Em 1866, embarcou na Corveta *Baiana* para a viagem de instrução, passando a Guarda-Marinha em 16 de setembro de 1867. Em dezembro do mesmo ano, seguiu para a região do Rio da Prata, tendo embarcado na Corveta Encouraçada *Lima Barros* no dia 30 do dito mês. Pelo alarme dado quando do ataque paraguaio de 2 de março de 1868 foi nomeado Cavaleiro da Ordem de Cristo. Participou de diversas ações relativas ao reconhecimento e forçamento de Humaitá. Passou para o Monitor Encouraçado *Bahia* em 15 de agosto, e esteve presente nas ações realizadas em Tebicuary, Angustura, Assunção e no Porto de Santo Antonio, na passagem do Exército Imperial da margem direita para a esquerda do Rio Paraguai, em dezembro de 1868. Promovido à efetividade no posto de 2º Tenente. Baixou ao hospital, do qual teve alta em 31 de dezembro para seguir para o Brasil por sofrer de “intoxicação paludosa”. Foi desembarcado do Transporte *Bonifacio* em 3 de janeiro de 1869, e recolhido ao hospital militar de Montevidéu por não poder seguir viagem, falecendo 5 dias depois (L-M, AM/DPHDM).

⁴⁴ No original “fraco”. É muito provável que Sawyer tenha escrito “flaco” que, em espanhol, é magro. Porém, no momento da composição do texto, o tipógrafo do jornal traduziu equivocadamente a palavra.

⁴⁵ Aurelio Garcindo Fernandes de Sá era sergipano, e nascera em 1º de agosto de 1829. Ingressou na Academia de Marinha em 1845, foi declarado Guarda-Marinha em 1848 e promovido a 2º Tenente em 1851, tendo servido em diversos navios. Quando de sua promoção a 1º Tenente em 1856 recebeu seu primeiro comando, o do Vapor *Dom Pedro* e, posteriormente, do Vapor *Camacuan* e da Canhoneira a vapor *Parnahyba*. Nela fraturou sua mão direita, atingida pelo “cadernal do aparelho de suspender a hélice do navio de seu comando” quando este arrebentou, o que o afastou do navio temporariamente. Novamente no comando da *Parnahyba* participou da Batalha do Riachuelo em 11 de junho de 1865 e posteriormente do forçamento de Mercedes e Cuevas, no Rio Paraguai. Foi preso e submetido ao Conselho de Guerra pelas ocorrências a bordo da *Parnahyba* durante o combate do Riachuelo, do qual foi absolvido em 1867, quando foi solto. Nesse mesmo ano foi promovido a Capitão de Fragata. Comandou interinamente as Corvetas Encouraçadas *Herval* e *Lima Barros*. Integrava a guarnição nesse último navio quando a Esquadra forçou a ultrapassagem de Curupaiti, sendo por isso elogiado pelo Comandante em Chefe da Esquadra. Em razão do ferimento recebido em 2 de março de 1868, deixou o *Lima Barros*, seguindo para se tratar no Rio de Janeiro, em uma licença que durou quatro meses. Em 12 de abril de 1868 foi promovido a Capitão de Mar e Guerra. Retornou ao teatro de guerra, assumindo em 18 de junho de 1868 o comando do Encouraçado *Silvado*. Nele participou do forçamento de Humaitá, Timbó e Tebicuary, sendo elogiado. Passou para o comando do monitor encouraçado *Bahia* em 29 de agosto em 31 do mesmo mês, junto com outros navios da Esquadra, “entrou no Rio Tebicuary, debaixo de vivo fogo, a fim de proteger a passagem do exercito no dito rio”. Forçou as baterias de Angustura em 1º de outubro de 1868, e entregou o comando em 15 de novembro, para assumir o comando da 4ª Divisão no Alto Paraná no dia seguinte. Estando neste posto, desatendeu ordens do Comandante em Chefe da Esquadra, o que motivou sua dispensa da função. Recolheu-se ao Rio de Janeiro, onde solicitou e obteve sua reforma em 26 de março de 1870, em razão de problemas de saúde. Foi condecorado com as ordens de São Bento de Aviz, da Rosa e do Cruzeiro. Faleceu no Rio de Janeiro em 12 de agosto de 1873 (L-M, AM/DPHDM).

⁴⁶ Fortunato Foster Vidal nasceu na cidade do Rio de Janeiro em 16 de fevereiro de 1832, e assentou praça em 2 de março de 1847. Como guarda-marinha, participou das operações da Força Naval brasileira no Rio da Prata durante a Guerra contra Oribe e Rosas, entre 1851 e 1852. Tem seu batismo de fogo em agosto de 1865, na Passagem de Cuevas, quando exercia a função de ajudante de ordens do comandante da 3ª Divisão da Esquadra em operações de guerra contra o Paraguai. No mesmo ano, foi nomeado para seu primeiro comando, a Canhoneira *Mearim*. Sobre o ferimento recebido, nada foi encontrado em seus assentamentos, apesar de constar no já mencionado ofício datado de 4 de março de 1868, enviado pelo Comandante em Chefe da Esquadra ao Ministro da Marinha, publicado na “Parte Oficial – Ministerio da Marinha – Notícias da Esquadra” do Correio Mercantil, Rio de Janeiro, 30 de março de 1868, p.1, Colunas de 2 e 3, que os ferimentos eram “muito graves”. Foi promovido a Capitão de Fragata em 12 de abril de 1868, e comandou o Estabelecimento Naval de Cerrito. Concluída a guerra, comandou os Encouraçados *Barroso*, *Lima Barros* e *Solimões*, além da Flotilha do Rio Grande do Sul, entre outros navios e organizações militares em terra. Promovido a Chefe de Divisão, comandou a Escola Naval, a Intendência de Marinha, o Arsenal de Marinha da Corte e o Quartel-General da Marinha. No posto de Vice-Almirante, foi nomeado, em 22 de janeiro de 1891, Ministro da Marinha. Faleceu em 16 de julho de 1915 (L-M, AM/DPHDM).

⁴⁷ Tratava-se do Capitão-Tenente Antonio Joaquim de Mello Tamborim.

⁴⁸ É pouco provável que a maioria dos paraguaios ali presentes compreendessem a língua inglesa. Provavelmente Geary, ao relatar o acontecimento, conforme o ditado popular, acrescentou “um ponto ao conto”.

⁴⁹ Joaquim Rodrigues da Costa era natural do Rio de Janeiro, onde nasceu em 4 de fevereiro de 1817. Sentou praça em 5 de dezembro de 1838 e foi declarado Guarda-Marinha em 28 de novembro de 1838. No ano seguinte foi promovido aos postos de 2º Tenente e a 1º Tenente em 1842. Antes dessa última promoção, esteve embarcado em navios a vela, tendo participado, ao lado das forças legalistas, de ações no âmbito da Revolução Farroupilha. Foi preso e condenado a seis meses de prisão, acusado de insubordinação e falsificação do Livro de Quartos. Já como 1º Tenente serviu em navios maiores, como a Fragata *Constituição*, o Vapor *Amazonas*, e a Corveta Izabel. Promovido a Capitão-Tenente em 2 de dezembro de 1856, comandou o Brigue *Maranhão* e, a partir de 1861, a Corveta *Imperial Marinheiro*, onde estava quando foi promovido a Capitão de Fragata em 28 de novembro de 1863. No comando desse navio, naufragou na Ilha da Marambaia, Rio de Janeiro, em 24 de junho de 1865, tendo ficado preso, sendo posteriormente absolvido do ocorrido por unanimidade através de sentença do Conselho de Guerra. Serviu como ajudante de ordens do Chefe de Esquadra Jose Joaquim Inácio, recebendo, em 1866, o comando do Monitor Encouraçado *Bahia*. Nesse mesmo ano e no comando desse navio bombardeou as posições paraguaias do Forte de Itapiru, o acampamento de Passo da Pátria, Curuzu e Curupaiti. Promovido a Capitão de Mar e Guerra em 21 de janeiro de 1867, e assumiu o comando de uma das divisões da esquadra em operação no Paraguai. Foi elogiado pelo reconhecimento e forçamento de Curupaiti pelo futuro Visconde de Inhaúma. Foi agraciado com o grau de Oficial da Ordem da Rosa, conforme publicado em 7 de agosto de 1867, em 28 de dezembro do mesmo ano foi agraciado com a Imperial Ordem do Cruzeiro (SÁ, 1928, p. 1083 e 1084). No comando da 2ª Divisão apoiou o forçamento de Humaitá em 19 de fevereiro de 1868. Morreu “em consequência de treze ferimentos de espada e punhal que recebeu” na ação descrita (L-M, AM/DPHDM).

⁵⁰ Grifo no original.

⁵¹ O maquinista inglês estava equivocado. Os fuzis de retrocarga eram conhecidos desde a década de 1830, e o Brasil adquirira uma pequena quantidade de fuzis prussianos Dreise por ocasião da guerra contra o caudilho argentino Juan Manuel Rosas, em 1851, e que viriam a ser utilizados por curto tempo na guerra contra o Paraguai (CASTRO, 2006).

⁵² Nasceu na Bahia em 14 de janeiro de 1835 e sentou praça em 20 de fevereiro de 1850. Promovido a Guarda-Marinha em 29 de novembro de 1852, e nesse posto serviu nas Corvetas *Baiana*, *D. Francisca*, no Brigue-Barca *Berenice*, no Brigue-Escuna *Eolo* e novamente no *Berenice*, quando foi promovido, em 2 de dezembro de 1857, a Segundo-Tenente, sendo nomeado em 19 de janeiro de 1856 para servir na Estação Naval da Bahia (Salvador), onde serviu a bordo do Brigue-Escuna *Canopo*, do Patacho *Tereza* e das Corvetas *Euterpe* e *D. Januária*, na qual estava quando foi promovido a Primeiro-Tenente em 2 de dezembro de 1857. Foi destacado para o Brigue-Escuna *Olinda* em 13 de janeiro de 1858, regressando depois ao *D. Januária* e desta para o *Olinda*, e deste para, sucessivamente, os Vapores *Viamão*, *Paraense*, *Jequitinhonha*, novamente *Recife* e *Magé*, do qual desembarcou por ter baixado ao hospital em 31 de janeiro de 1860. Foi submetido ao Conselho de Guerra “por ter desaparecido o Caderno de Quartos do Vapor *Magé* do qual era

imediatos". Por sentença de 30 de março de 1860, foi absolvido e, sendo solto, embarcou no *Paraense*, passando depois para o Brigue *Maranhão*, regressando ao *Paraense*, deste para o Brigue-Escuna *Tonelero* e voltando ao *Paraense*, seguindo para a Canhoneira a vapor *Iguatemi*, da qual desembarcou para recolher-se preso a bordo da Fragata *Constituição* em 23 de maio de 1863, por ordem do Conselho de Guerra, por acusações feitas pelo comandante da *Paraense*, apesar do Conselho de Investigação negar provimento as mesmas. Por sentença do Conselho de Guerra de 25 de julho de 1863, confirmada pelo Conselho Supremo Militar, foi absolvido. Voltou a embarcar na *Iguatemi*, passando para a Corveta *Nictheroi*. Foi nomeado pelo então Barão de Tamandaré, comandante em chefe das forças navais em operação no Rio da Prata, em 22 de agosto de 1864, para servir como secretário e ajudante de ordens da 3ª Divisão da mesma força, passando então para o *Jequitinhonha*. Foi elogiado pelo zelo na transmissão das ordens expedidas pelo Barão de Tamandaré quando do ataque a Paissandu em 31 de dezembro de 1864. Foi nomeado Cavaleiro da Ordem da Rosa em atenção aos serviços prestados na Campanha do Estado Oriental. Em maio de 1865, desembarcou no Rio de Janeiro, deixando as funções de secretário e ajudante de ordens. Em 7 de junho, foi nomeado para o Transporte a vapor *Apa*. Em 3 de dezembro de 1866, foi nomeado ajudante de ordens do Comandante em Chefe da Esquadra em Operações contra o Paraguai, ao qual acompanhou, a bordo do Vapor *Beberibe*, quando foi feito o reconhecimento à viva força das baterias de Curupaiti, em 8 de janeiro de 1867, pelo que recebeu o elogio coletivo feito pelo monarca brasileiro. Passou para a Corveta Encouraçada *Brasil* em 14 de agosto de 1867 na qual, no dia seguinte, junto com outros navios da esquadra, forçou e realizou a passagem das barrancas de Curupaiti sob vivo fogo. Foi nomeado cavaleiro das ordens de Cristo em 21 de junho de 1867, e do Cruzeiro em 28 de dezembro de 1867. Em 29 de dezembro de 1867, foi promovido a Capitão-Tenente e, em 3 de fevereiro de 1868, foi nomeado comandante da Corveta Encouraçada *Herval*, assumindo no dia seguinte. Foi louvado "pelos brilhantes serviços" que prestou quando da ultrapassagem das baterias de Curupaiti. Recebeu elogio "pela promptidão com que nos assinalou, segundo as ordens que lhe dei, a aproximação dos navios, á medida que transpunham elles as baterias inimigas" na passagem de Humaitá, em 19 de fevereiro de 1868. Mas suas anotações nada dizem sobre as ações de 2 de março de 1868. Tomou parte dos ataques às baterias de Angostura em outubro de 1868. Foi promovido a Oficial da Ordem da Rosa em 28 de abril de 1868 e nomeado Cavaleiro da Ordem de São Bento de Aviz em 23 de janeiro de 1869. Retornou ao Brasil, chegando ao Rio de Janeiro em 11 de abril de 1869. Em agosto de 1869 regressou para o Teatro de Operações onde assumiu o comando do Encouraçado *Tamandaré* em 16 de setembro de 1869 e, em 2 de dezembro do mesmo ano, foi promovido a Capitão de Fragata. Em 27 de dezembro de 1870, passou o comando e voltou ao Brasil. Comandou o Vapor *Paraense* e novamente o *Herval*, entre 1871 e 1874, além de desempenhar as funções de Vice-Inspetor e de Inspetor do Arsenal de Marinha da Bahia entre 1874 e 1878. Após um período de licença para tratar de sua saúde, em 2 de janeiro de 1879 assumiu o comando do Encouraçado *Cabral*, convertido em bateria flutuante estacionada na Bahia (Salvador). Em 1º de dezembro de 1882, foi promovido a Capitão de Mar e Guerra. Em 30 de junho de 1883 foi reformado, como requereu, no posto de Chefe de Divisão, por contar mais de 35 anos de serviço. Faleceu em 15 de março de 1889 (L-M, AM/DPHDM).

⁵³ Ou 1º maquinista.

⁵⁴ Os valores "150" e "68" referem-se ao peso nominal do projétil em libras inglesas. Agradeço ao Dr. Adler Homero Fonseca de Castro, do IPHAN, pelo esclarecimento

desse ponto. Deve-se registrar que a Corveta Encouraçada *Herval* foi um dos navios que o Presidente paraguaio Francisco Solano López havia encomendado a construção aos estaleiros ingleses em 1864, ou seja, antes do início do conflito com o Brasil. Seu nome era *Medusa*, e foi construído pela Dudgeon, sendo muito semelhante ao *Mariz e Barros*, antes *Triton*, construído no mesmo estaleiro. Dados disponíveis em GRATZ (1999, p. 125) e em <https://www.naval.com.br/ngb/H/H007/H007.htm>. Acesso em: 23 abr. 2023.

⁵⁵ Após sua baixa do serviço, as máquinas da Corveta Encouraçada *Herval* foram instaladas na Corveta (depois cruzador misto e navio-escola) *Primeiro de Março*. Dados disponíveis em <https://www.marinha.mil.br/dphdm/sites/www.marinha.mil.br/dphdm/files/PrimeirodeMarcoCorvetaCruzador1882-1916.pdf>. Acesso em: 23 abr. 2024.

⁵⁶ Grifo no original.

⁵⁷ Segundo o Livro de Assentamentos de Maquinistas de 1865, fls. 235v-236v (AV, IM 951, AN/RJ), por Aviso da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, John Leitch foi engajado em 15 de junho de 1866, para servir “por um anno nos vapores da Armada” como maquinista de 1ª Classe, constando ainda que o pagamento de seus vencimentos, no valor correspondente a 30 libras esterlinas, fosse feito à sua família pela Legação Brasileira em Londres. Essa informação sugere que ele foi contratado na Inglaterra para fazer parte da tripulação que trouxe o navio para o Brasil, e assim estava a bordo quando o *Herval* zarpou do Rio de Janeiro, às 22h30 do dia 5 de agosto de 1866, com destino ao Teatro de Operações, tocando antes em Montevideu em 21 de agosto de 1866, conforme consta das fls. 1, 2 e 3 do Livro nº 1 de Socorros de Officiaes da Corveta encouraçada *Herval*, B6, XVII M 2211, AN/RJ. Participou da ação de reconhecimento às baterias de Curupaiti, em 2 de fevereiro de 1867. Incluído nos elogios coletivos publicados nas ordens do dia do Comando em Chefe da Força Naval, em razão das ações de 2 de fevereiro de 1867 contra as baterias de Curupaiti. Faleceu em 22 de abril de 1867 e foi sepultado nas margens do Chaco em frente de Curuzu (Livro nº 1 de Socorros de Officiaes da Corveta encouraçada *Herval*, fls. 55, 55v, 56 e 56v, B6, XVII M 2211, AN/RJ). Quando Sawyer passou para o *Herval*, ele recebeu as funções que estavam “a cargo do 3º Machinista servindo de 1º Florencio d’Almeida em 24 de Agosto de 1867”. Livro nº 2 de Socorros de Officiaes da Corveta encouraçada *Herval*, fls. 66. (B6, XVII M 2221, AN/RJ).

⁵⁸ Grifo no original.

⁵⁹ Fragmentos de madeira.

⁶⁰ Grifo no original.

⁶¹ Termo náutico espanhol, referente à fibra ou fio vegetal que, em conjunto, formam um cabo. Quando os cabos ficam velhos ou se rompem, eles são distorcidos e as fibras ou filásticas são usadas para amarrar o que for necessário. Conforme Real Academia Española, https://apps.rae.es/DA_DATOS/TOMO_III_HTML/FILASTICA_012571.html. Acesso em: 7 mai. 2023.

⁶² Grifos no original.

⁶³ Grifo no original.

⁶⁴ Provavelmente “uns piques”.

⁶⁵ O guardião era José Joaquim da Silva, 1º Sargento dos Imperiais Marinheiros. Ainda como 2º Sargento, após ter sido salvo do naufrágio do encouraçado *Rio de Janeiro*, passou para

bordo do vapor *Apa* e deste para o *Herval*, em 17 de dezembro de 1866. Foi elogiado, junto “aos demais”, nas ordens do dia do Comando em Chefe da Força Naval, em razão das ações de 2 de fevereiro de 1867 contra as baterias de Curupaiti. Livro nº 1 de Socorros de Marinha da corveta encouraçada *Herval*, fls. 122 e 122v (B6, XVII M 2211, AN/RJ). Foi preso por ter sido encontrado dormindo estando no serviço de “quarto na noite do dia 2 de Outubro de 1867”. Foi “louvado coletivamente este Oficial Inferior” nas ações de 19 de fevereiro de 1868. Baixou ao hospital de Marinha em Corrientes “por ter sido ferido gravemente na perna esquerda por bala de metralha”, onde faleceu em 13 de março de 1868. (Livro nº 2 de Socorros de Officiaes da Corveta encouraçada *Herval*, fls. 102 e 102v, B6, XVII M 2221, AN/RJ).

⁶⁶ O naufrágio do encouraçado *Rio de Janeiro* foi descrito por TOMB (2015, p. 145-146).

⁶⁷ De acordo com o ofício que o Barão de Inhaúma, Comandante em Chefe da Esquadra, enviou ao Ministro da Marinha, datado de 4 de março de 1868, ele estava em Porto Elisiario, e “Logo que senti o fogo da vanguarda mandei preparar o *Brasil*” (Nº 6 na Figura 2), informando ainda que os comandantes do *Silvado* e do *Mariz e Barros* “fizerão-me prontos avisos do que se estava passando”. Pronto o *Brasil*, seguiu rio acima, deixando a *Colombo* (Nº 7 na Figura 2) de guarda e, ao passar pelo *Mariz e Barros* (Nº 5 na Figura 2), “ordenei que me acompanhasse”. “Parte Oficial – Ministerio da Marinha – Notícias da Esquadra” do *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 30 de março de 1868, p.1, 2ª colunas.

⁶⁸ O Encouraçado *Silvado* foi outro dos navios encomendados por Francisco Solano López antes de entrar em guerra contra o Brasil. Construído pelo estaleiro *L'Ocean*, em Bordeaux, França, tinha originalmente o nome de *Nemesis*. Dados disponíveis em: <https://www.naval.com.br/ngb/S/S055/S055.htm> . Acesso em: 23 abr. 2023.

⁶⁹ A frase exata, constante do ofício já mencionado do Barão de Inhaúma, era que o “*Herval* apromptou a machina com espantosa rapidez e seguiu as manobras do *Silvado*”. “Parte Oficial – Ministerio da Marinha – Noticias da Esquadra”. *Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 30 de março de 1868, p.1, 2ª coluna.

⁷⁰ Sawyer se equivocou. Como consta da nota 8, o decreto da graça é de 12 de abril, publicado dois dias depois.

⁷¹ Ele tinha 25 anos na época dos eventos e em 1907 escrevia sobre os mesmos, aos 65 anos, meses antes de falecer.

⁷² Grifo no original.

⁷³ Trata-se do *Marquês de Olinda*, e seu apresamento foi descrito por CORRÊA-MARTINS (2020, p. 100).

⁷⁴ Comandado pelo Capitão de Fragata Jeronymo Francisco Gonçalves e depois pelo Capitão-Tenente Eduardo Wandenkolk.