

Documento

DOCUMENTO: Relato das experiências do Capitão James H. Tomb na Marinha Brasileira (1865-1870) sob o título de "Relato do Capitão James H. Tomb sobre a sua estadia no Brasil durante a guerra entre esse país e o Paraguai", com notas introdutórias do Prof. Robert Crawford Cotner. Publicado originalmente na Revista Marítima Brasileira (JAN-MAR de 1964), pp. 39-54.

As experiências do Capitão James H. Tomb na Marinha Brasileira (1865-1870)

Documento editado pelo Prof. ROBERT C. COTNER – The University of Texas. Department of History.

Tradução e algumas notas sobre o documento, de EULALIA M. L. LOBO – Professora do Colégio Pedro II e Docente-Livre da Universidade do Brasil.

INTRODUÇÃO

Ao término da Guerra Civil nos Estados Unidos muitos ex-oficiais e alguns donos de escravos dos estados do Sul decidiram tentar fortuna em terras distantes. Alguns foram para o México e juntaram-se às forças do Imperador Maximiliano enquanto Lincoln continuava a reconhecer Benito Juarez como presidente e a auxiliá-lo na libertação do México. Outros donos de escravos emigraram para o Brasil, onde a escravidão ainda não fora abolida. Entretanto, a maior parte dos sulistas, desiludida com as terras de adoção, resolveu retornar aos Estados Unidos.

O Capitão James H. Tomb, autor deste relato sobre suas atividades no Brasil, durante a guerra do Paraguai, era um engenheiro que servira à Marinha do Sul (Confederada), como construtor de torpedos e experimentando submarinos. Após tentar a sorte nos campos de petróleo do oeste da Pensilvânia, em 1865, resolveu embarcar para o Brasil, pois receava as represálias dos Yankees se descobrissem que ele combatera ao lado dos rebeldes. Tinha a esperança de ser aproveitado pela Marinha Brasileira, nesta época em franca expansão devido à Guerra do Paraguai.

James Hamilton Tomb, neto de um irlandês naturalizado americano¹ e filho de Sarah Hamilton e William Richardson Maxwell

Tomb, nasceu em 16 de março de 1839, em White Plains, Nova York.²

Como seus pais negociavam madeira ao longo do Rio Saint John, na Flórida, ele estava familiarizado com a vida a bordo dos veleiros e com manejo das máquinas dos navios a vapor que rebocavam as toras.³

Em 1861 o jovem James estava estudando engenharia, provavelmente na Filadélfia. Embora tendo sido aprovado num exame de suficiência pela Marinha dos Estados Unidos, recusou uma comissão de engenheiro assistente devido a suas convicções políticas. Em junho de 1861, entretanto, aceitou o mesmo posto da Marinha dos Estados Confederados.⁴

Quando a guerra civil irrompeu, James tornou-se engenheiro-chefe do rebocador *Jackson*, de Nova Orleans que fora convertido em navio de guerra. Sua primeira experiência de combate ocorreu em 1861, quando os navios Yankees *Conestoga* e *Lexington*, apesar de possuírem capacidade de tiro superior à do *Jackson*, fugiram, subindo o curso do Mississípi.⁵

A 28 de abril de 1862, James H. Tomb caiu prisioneiro dos nortistas. Enquanto estava no cárcere de Boston Harbor, recusou a oferta de um senador da Pensilvânia de ser libertado mediante o compromisso de se engajar na Marinha da União. Em agosto do mesmo ano retorna à linha de frente dos

Confederados, pois fora trocado por prisioneiros nortistas.⁶ Nessa ocasião trabalhou na construção de torpedeiros e torpedos, em colaboração, com os maiores comandantes sulistas que considerou mais adiantados do que o Departamento da Marinha.⁷

Estava a bordo do torpedeiro *David*⁸ – que ajudara a construir – durante o combate contra o *Goliah*,⁹ nas proximidades de Charleston. Seu navio lançou um torpedo que causou grande dano ao *Goliah*, apesar deste ser um encouraçado. Porém tal foi a força da água que jorrou que, entrando pela chaminé do *David*, apagou o fogo das caldeiras. A tripulação, em pânico, atirou-se à água, logo voltando para bordo quando descobriu que o navio não afundara, estando somente muito danificado.¹⁰

Quando J. H. Tomb foi nomeado comandante do *David*, introduziu várias melhorias para evitar que o episódio anterior se repetisse.¹¹ Ao ser promovido a engenheiro-chefe da Marinha dos Estados Confederados, realizou uma série de experiências, na esperança de converter o torpedo numa arma decisiva na Guerra Civil.¹²

Não se adaptando ao ambiente de pós-guerra, ofereceu seus préstimos ao imperador do Brasil, na Marinha desse país.

Mais tarde, ao regressar à Pátria, visitou a Europa e, finalmente, estabeleceu-se em Missouri (São Luís), onde instalou um hotel, “The Benton”, e se casou com Sally Greene, descendente do general revolucionário Greene. Um dos seus filhos, o Capitão J. H. Tomb, em conversa com o autor, explicou que o pai guardara anotações de suas variadas experiências e ditara memórias e relatos de suas aventuras. Só se teve conhecimento da existência dos manuscritos de Tomb, até então conservados por familiares, quando foi realizado um levantamento documentário pela “Florida Records Survey” (W.P.A.), sob a direção de Sue Maherner, em Jacksonville.¹³ Cópias dos documentos foram doados à Biblioteca da Universidade da Carolina do Norte.

O texto do presente documento continua erros flagrantes de ortografia, incompatíveis com o nível de educação de Tomb e, provavelmente, cometidos pelo soldado que transcreveu o relato ditado. Ele certa-

mente não conhecia bem o português ou o espanhol. Os erros acima referidos foram corrigidos e duas vezes foi modificada a ordem dos parágrafos, para uma melhor seqüência, do documento intitulado “Relato do Capitão James H. Tomb sobre a sua estadia no Brasil durante a guerra entre esse país e o Paraguai”.

RELATO DO CAPITÃO JAMES H. TOMB SOBRE A SUA ESTADIA NO BRASIL DURANTE A GUERRA ENTRE ESSE PAÍS E O PARAGUAI

Quando a Guerra Civil terminou em 1865, eu, como muitos outros confederados, estava desprovido de meios, para recomeçar a vida e sem perspectivas de progresso no Sul. Tive a felicidade de obter um emprego numa empresa petrolífera, em Oil City, Pensilvânia, recebendo 25 dólares.¹

Dirigia uma equipe de uns quinze homens, todos eles soldados da União e licenciados. Um major e um capitão trabalhavam sob as minhas ordens, mas eles desconheciam minha condição de rebelde e eu seria o último a informá-los. Na realidade eram ótimas pessoas e não se mostravam inimigos do Sul, com exceção de um que comparava os rebeldes a cobras que deviam ser exterminadas. Era um dos melhores operários, mas aproveitei-me da primeira oportunidade para me livrar dele, provocando um pequeno incidente de trabalho.

A Companhia fazia grande propaganda para o lançamento das ações a 50 centimos, porém só se bombeava água fresca, salgada ou ar. Furamos três poços na fazenda, antes da minha partida, e não obtivemos uma gota de óleo. Pouco depois a Companhia faliu com um prejuízo de \$ 50.000.

Fui para Nova York e recebi cartas do ministro da Argentina, Sarmiento, ao General Mitre, presidente da Argentina, e embarquei no *Clareta* rumo a Buenos Aires. Após setenta e sete dias de viagem, chegamos ao Rio da Prata, onde soprava um pampeiro tão forte que ameaçava esfacelar nosso navio quando passávamos entre a ilha dos Lobos e o farol de Maldonado. Fomos lançados tão próximos à costa que o Capitão Race receava não poder salvar o *Clareta*.

Quando ancoramos em Montevidéu, o Capitão Race convidou-me para jantar no melhor hotel da cidade. Gabara-se de falar bem o espanhol, mas só conseguiu pedir bife. Quando regressei a Montevidéu, mais tarde, não pude deixar de reviver esse jantar.

Quando atingimos o cais exterior de Buenos Aires, a algumas milhas da cidade, fomos informados de que o desembarque custaria 100 dólares por pessoa. Como o meu fundo de reserva era de, aproximadamente, 10 dólares, a situação se afigurava séria; finalmente descobri que o valor do transporte alcançaria apenas a cifra de 4 dólares, pois o papel-moeda em circulação equivalia ao dinheiro confederado. Nessa época, todos os carregamentos para Buenos Aires eram transbordados para pequenas embarcações que navegavam com a maré baixa quando os trens podiam transportar as mercadorias do ancoradouro para a alfândega. O cais dos passageiros, se bem que extenso, era de madeira. Felizmente consegui quarto e comida na pensão da Senhora Bradley, a preço moderado; a família era simpática e as duas filhas de bom aspecto e apreciadoras de música. Enquanto residia com a senhora Bradeley, em Buenos Aires, ocorreu um incidente muito desagradável para mim. Durante a ceia, um dos convidados, um capitão de navio, fez uma observação que me irritou e não me contive, usando linguagem forte e abandonando a mesa. Refugiei-me no meu quarto, esperando ser desculpado pela liberdade tomada. Já avaliava meus recursos, pois receava ter ofendido a hospedeira, quando um contratador, o senhor Sullivan, veio falar-me. Sossegou-me quanto à Senhora Bradley e às filhas e, finalmente, ofereceu-me um empréstimo. Fui tomado de surpresa pela oferta, mas aceitei 30 dólares dos 50 que pusera à minha disposição. Consegui pagar-lhe, seis ou sete meses mais tarde. Aproximadamente, um ano depois, um amigo contou-me que Sullivan se arruinara com um contrato para desencilhar um navio nas margens do Paraná. Entreguei a Watsen um cheque de 50 dólares sobre um banco em Buenos Aires, a favor de Sullivan, oferecendo-me para emprestar mais se necessário. Graças a essa ajuda, pôde comprar um terno decente e ficar apresentável,

obtendo novo contrato, dessa vez vantajoso, e devolveu-me a quantia emprestada.

Uma das minhas cartas de apresentação do lugar-tenente de Mitre em Nova York era dirigida ao proprietário de um jornal. O funcionário do jornal, que me atendeu por meio de pantomina, explicou-me que o presidente da empresa estava em Palermo. Eu era portador de três cartas, mas não cheguei a utilizá-las pois as entrevistas eram sempre adiadas para “mañana”. Após frequentes visitas, descobri que o General Mitre estava no curso médio do rio (...) com o exército e obtive passagem de primeira classe no *St. Espigade* (sic) para encontrar o Almirante Tamandaré, comandante da Marinha brasileira. Era um competente oficial e um perfeito cavalheiros. Dominava melhor o inglês que eu o português. Entendemo-nos muito bem e consegui passagem no *Lily* para o Rio de Janeiro. O Capitão De Ferrest, que comandava esse navio a vapor, era meu conhecido de vista, do tempo em que eu bloqueava Charleston. Chegando ao Rio de Janeiro apresentei a carta ao ministro da Marinha, Lobo. Em seguida, procurei o ministro das Relações Exteriores, Saraiva,² que me deu uma carta de apresentação para o imperador, Dom Pedro II. Ele residia no palácio de São Cristóvão, a umas cinco milhas do centro da cidade.

Minha entrevista com Dom Pedro II

Quando cheguei ao Palácio de São Cristóvão, um guarda levou minha carta ao imperador e conduziu-me à sala de recepção, no segundo andar, dando instruções a um oficial para me levar à presença do chefe do Estado. Havia um bom número de oficiais da Marinha na sala de espera, tão decorados que mais pareciam almirantes.

Após pequena espera, fui autorizado a entrar, passando por uma porta que conduzia a um pórtico com vista sobre o jardim. Dirigi-me à porta da direita, fechada por uma cortina com a cota de armas do Brasil. Ouvi alguém me chamar e, voltando-me, vi um cavalheiro de ótima aparência que me estendia a mão. Apertei-a, o que pareceu surpreendê-lo. Afastou-se, entrando numa sala, enquanto eu aguardava. Ao ver que não o acompanhara,

tornou a aproximar-se das cortinas e, em um inglês imperfeito, convidou-me a entrar. Ao verificar que somente ele estava presente na sala, reconheci, embaraçado que estava perante o imperador. Evidentemente, ele percebeu que não lhe faltara o respeito intencionalmente. Estive com ele apenas 30 minutos. Nunca fiquei tão impressionado com alguém. Pôs-me à vontade imediatamente. Para ele, certamente, também foi uma quebra da monotonia do protocolo não lhe ter eu beijado a mão, como deveria. Tive mais duas entrevistas com o imperador, mas em outra ocasião, quando regressava da linha de guerra. O comandante do Arsenal, Broisneau, disse-me que permanecesse no escritório enquanto o imperador visitava as instalações. Pediu-me o imperador informações sobre o andamento das operações militares, tendo eu respondido que “a Marinha estava pronta, mas o Exército aguardava malas, e quando estas chegarem tiveram que esperar pelo feno, e, finalmente, quando este veio as mulas já estavam moribundas e o Exército ficou detido”.

Duvido que nessa época houvesse um rei ou imperador semelhante a ele, cujo pensamento estava sempre voltado para o povo. O imperador disse-me que procurasse o Ministro Saraiva no dia seguinte; cumpri essas instruções e, como ele falasse bem inglês, entendemo-nos muito bem. O ministro informou-me que Lopes³ já não dispunha praticamente de Marinha, mas que se eu pudesse sugerir meios de remover os torpedos do Rio Paraguai, seria muito útil ao Brasil.

Retornando ao hotel, elaborei um plano que apresentei no dia seguinte. Verifiquei que eles estavam dispostos a aceitar qualquer proposta minha. O ministro ofereceu-me uma ordem de pagamento sobre o Tesouro, de 400 mil réis, aproximadamente 200 dólares, enviando um mensageiro para buscar a soma. Deu-me ainda uma carta para o comandante do Arsenal recomendando-lhe que me prestasse toda a assistência e me autorizasse a selecionar o encouraçado que desejasse para fazer meus desenhos. Permaneci todo o domingo na sala de desenhos e escolhi o Navio *Remanders*,⁴ para modelo. Fiquei impressionado com a boa vontade dos oficiais e com a confiança que em mim depositaram. O ministro pediu-me que submetesse o meu

plano ao comandante do cais e, caso este o aprovasse, eu seria contratado. Expus meu projeto a Broisneau, que declarando pouco entender de torpedos, me impôs, como única condição, fosse eu próprio o seu executor, no cenário da guerra. A impressão que me causaram todos os oficiais da mais alta à menor categoria foi a melhor possível.

Quando a máquina ficou pronta, foi embarcada sob minha vigilância. O grande número de oficiais a bordo não impediu que fosse servido, como de costume, um prato que se assemelhava ao “*Hopping John*”, do Sul dos Estados Unidos – um cozido de bife, farinha, tomates, pimenta e bacon. Um dia, quando estava na ponta do comando, olhando para baixo, vi o cozinheiro sem camisa e suando incrivelmente em cima da panela. Nunca mais provei daquele petisco, mas não revelei o motivo ao Capitão Rice, grande apreciador do cozido.

Em Paso de la Patria, fiquei alojado na cabine dos capitães, com o Capitão Barros.⁵ Ele, como os demais oficiais, não estava com pressa de ver minha máquina amarrada ao *Tamandaré*. Consegui um alemão que falava bem português, como intérprete. Depois que prendi a máquina só eu passei a dormir em baixo, no navio. Lopez costumava enviar torpedos flutuantes durante a noite. Eram fabricados por um norte-americano chamado Bell. Os que desciam na superfície eram colocados no fundo da canoa. Tinham o aspecto de uma caixa, com 200 a 500 libras de pólvora. Uma carabina colocada na frente da caixa e ligada por um cabo a outra canoa situada a montante, provocava a explosão. Outros torpedos estavam ancorados no leito do rio, por meio de cabos. Eram constituídos por caixas, umas dentro das outras e revestidas de estanho; a última e mais interna continha pólvora.

Existiam dois braços em cada extremidade ligados por um pistão que passava por um tubo de vidro contendo ácido sulfúrico. Quebrando-se o vidro, ocorria a explosão. Os torpedos ficam, aproximadamente, de 3 a 5 pés abaixo da superfície da água e continham uma carga de 100 a 300 libras de pólvora. Outros torpedos estavam situados no leito do rio. Um cabo se estendia do torpedo à margem do Chaco e a montante até

um ponto onde ficava o vigia observando os navios que passavam, para deflagrar a explosão no momento oportuno.

Eu fui para a margem do Chaco, por ordem do almirante e encontrei um cabo disposto ao longo da margem até uma árvore. Como o guarda tinha abandonado o seu posto de observação, pude cortar o cabo e retirar o torpedo da água, encontrando nele 700 libras de pólvora, mas 2/3 delas molhadas e em más condições.

Na maior parte do tempo da minha estadia no Rio Paraguai, permaneci adido ao encouraçado *Tamandaré*. Fazia minhas refeições com o Capitão Barros e o piloto. O capitão me informava de todas as ações no cenário da guerra, representado sobre a mesa as posições dos aliados com palitos.

O tempo custava a passar na expectativa de início da ação militar. O capitão Kepper, que comandava um navio de transporte, trouxe carvão para a frota e me convidou para jantar a bordo. Ao terminar a refeição informou-me que não podia sair naquela hora e insistiu para que dormisse a bordo. Qual não foi minha surpresa, no dia seguinte, ao ver que o navio descia o rio! Reclamei de Kepper que prometeu pedir instruções, imediatamente, ao almirante. Aproveitei a oportunidade para solicitar demissão, já que, mesmo recebendo bom salário, nada fazia a bordo; mas esta foi-me negada, pois o almirante assegurou-me que estava satisfeito com meu trabalho e nada se podia fazer para precipitar os acontecimentos. Deu ordem, em seguida, para que fosse desligado do *Tamandaré* e, juntamente com o intérprete Foster,⁶ passasse a servir no *Arpa*. Fui alojado comodamente na mesma cabine de o Lugar-Tenente Alfredit, da Marinha sueca. Nada de importante havia a fazer e minha tarefa, portanto, era muito ligeira.

O almirante recebia muito na sua espaçosa sala, conversando em francês, espanhol e dirigindo-me palavras em inglês.

Verificou-se um combate notável, em Itapiru,⁷ entre uma chata paraguaia, armada com um canhão de 68 *pounder* que abriu fogo, de frente, contra o encouraçado brasileiro *Tamandaré*, desmontando um canhão e ferindo vários tripulantes, entre os quais La Mar,⁸ que conhecia bem o inglês e se tor-

nara meu amigo. Em pouco tempo a chata foi afundada, mas os paraguaios salvaram o canhão e o armaram de novo sobre outra chata que tornou a atacar o *Tamandaré*. Desta vez um tiro de um dos navios brasileiros destruiu o canhão paraguaio.

Quando os paraguaios evacuaram o forte, o almirante mandou-me verificar se estava minado. Não havia, porém, minas em canhões. Pouco antes os brasileiros tinham ocupado uma pequena ilha, em frente ao forte, onde estavam montando artilharia.

López enviou uma expedição de 900 homens que desembarcaram, à noite, de surpresa, massacrando todos na ilha, porém, quando iam escapar, o navio abriu fogo e menos da metade ficou com vida. Durante vários dias viam-se camisas vermelhas nas águas do rio. Afirmava-se que o ataque paraguaio fora planejado por Madame Lynch López,⁹ que sempre acompanhava o ditador.

A destruição do encouraçado Rio de Janeiro¹⁰ por um torpedo no Rio Paraguai, abaixo de Curupaiti¹¹

Enquanto ainda estava engajado no *Arpa*, sob as ordens do Almirante Tamandaré, recebi ordens para subir o rio, e verificar se havia torpedos na margem do Chaco ou próximo a uma linha de postes que os paraguaios haviam fincado no leito do rio para barrar a navegação. O piloto chefe Echebarni, com 12 homens, me acompanhava nessa missão. Consegui descobrir uma passagem de 80 pés entre os postes, mas não encontrei torpedo algum. Vi uma bateria de dois canhões e entre ela e os postes o que me pareceu serem três torpedos.

O capitão do *Rio de Janeiro*, Silvado,¹² a quem apresentei o meu relatório, era um oficial competente que conhecia bem o inglês. Fomos para o navio capitânia para apresentar o relatório ao almirante; a 1:30 a.m. As 9:30 a.m. três encouraçados, *Brasil*, *Bahia* e *Rio de Janeiro* atravessaram a barragem pela abertura que eu tinha descoberto. O Capitão Silvado, ao dar combate à bateria paraguaia localizada na margem do rio, provavelmente se esqueceu das informações sobre os torpedos que eu avistara na noite precedente. Avançou rio acima, para ata-

car mais de perto a bateria, a proa colidiu com um torpedo e se verificou instantânea explosão, jorrou uma alta coluna de água e o navio afundou em poucos minutos, sob as nossas vistas, morrendo a maioria dos oficiais, tripulantes e o próprio Capitão Silvado, o qual estava ciente da existência dos torpedos. Os paraguaios não se renderam, resistindo até o último tiro. Em Curupaiti, algumas milhas do local desse desastre, os paraguaios tinham montado um canhão de 8 polegadas, no ponto mais elevado da barranca, defendido por trincheiras do lado da frente de combate com os brasileiros. Uma linha de estacas estendia-se da margem do Chaco até o meio do leito do rio. O almirante enviou-me à margem, do lado do Chaco, para averiguar se havia torpedos amarrados às árvores. Encontrei um cabo que cortei, ligado a um flutuador que assinalava a posição do torpedo.

Quando este foi retirado d'água, verificou-se que continha 500 libras de pólvora, porém 2/3 delas úmidas, apesar de haver 3 invólucros superpostos. Ao se puxar a corda, esta acionava um pistão dentro de um tubo de vidro contendo fulminato, que causava a explosão. Era um engenho rudimentar. Depois de detectado o torpedo, prossegui pela margem do Chaco até um ponto donde pude observar, com o binóculo, a fortificação, na elevação da margem oposta, verificando que naqueles arredores só havia um canhão.

Apresentei o relatório ao almirante que ficou satisfeito, mas perdeu três semanas para se decidir a realizar o ataque e, nesse intervalo, os paraguaios já tinham montado 30 canhões. Pediu-me o almirante, nessa ocasião, para verificar se o rio estava livre de torpedos, entre as estacas e a bateria. Parti numa barça com o intérprete Foster e um alferes. Este, ao avistar uma canoa vazia que julgou ser um torpedo, pôs-se a fugir, descendo o rio, antes que eu pudesse dar qualquer ordem. Decorridos dez dias, renovamos a tentativa. Dessa vez dispúnhamos de 2 canoas; uma comandada pelo lugar-tenente Victor de Lamare e, a outra, pelo piloto chefe Echebarni.¹³ Tínhamos remontado a corrente, ao longo do Chaco, quando o piloto avistou canoas atravessando o rio, proveniente da outra margem. Ordenei que prosseguís-

semos, porém nesse momento ouviram-se estampidos na floresta e Victor de Lamare deu contramarcha. Solicitei, então, ao Chefe Barros que me cedesse 4 índios da tripulação do navio para observar o rio, sob o meu comando. Após certa relutância, acedeu ao meu pedido. Quando me aproximava dos espias paraguaios, os índios deixaram de remar, e soube, pelo seu intérprete, que estavam apavorados; receavam que eu, um estrangeiro, os atraísse e entregasse a Lopez. Tive que ameaçá-los com meu revólver para levar a cabo a missão. Feita a observação, mandei Foster, o intérprete, subir ao alto das estacas e lá colocar em lugar de evidência, a camisa branca para convencer o almirante da veracidade do meu relato. Barros deu-me de presente o seu revólver que, mais tarde, me foi útil em Assunção. Fiz boas referências aos índios da tripulação e informei ao almirante que devia agir imediatamente, pois os paraguaios, notando a camisa, poderiam fechar a passagem.

No entanto, escoaram-se três semanas antes da frota avançar e durante esse tempo os paraguaios já tinham colocado canhões, defendendo as trincheiras e uma barreira de estacas em frente a elas. *Brasil*, *Bahia* e *Tamandaré* passaram através das estacas, pelo lado do Chaco, e ancoraram no meio do curso do rio, em frente à margem fortificada pelos paraguaios. O *Tamandaré* foi atingido na casamata; o *Brasil*, bem na minha frente, teve um canhão desmontado, e alguns tripulantes feridos; e o *Bahia*, pouco sofreu.

Cerca das 3 horas da tarde, o almirante enviou sinais para que retrocedêssemos porque o exército não tinha conseguido conquistar as defesas dos paraguaios. Aproximadamente dois terços dos nossos tiros ultrapassaram o alvo, nas margens, e o último tiro partiu dos paraguaios, que levaram a melhor em terra e n'água. Quando o *Tamandaré* virou em roda para descer a corrente do rio, a proa escapou, por poucos pés, de um torpedo e passou raspando o cais de um porto. Foi um grande susto.

O *Tamandaré* estava ansioso por atacar antes que López pudesse ampliar suas fortificações, porém tão demorada foi a decisão dos aliados que o inimigo estava preparado quando se iniciou a ação.

Nessa época, houve bastante crítica nos jornais, contra a frota por não ter forçado a passagem para Assunção, mas o Almirante Tamandaré recusou-se a avançar enquanto o exército não estivesse em condições de assegurar a posse do terreno. Ele tinha razão, pois se houvesse prosseguido rio acima, com os paraguaios dominando as margens, estes poderiam, livremente, armar torpedos e tentariam a abordagem dos navios. Ninguém poderia duvidar da coragem e habilidade do almirante e na opinião não se configurou situação semelhante à de "Ferragut passando pelas baterias no Rio Mississippi".¹⁴

É interessante registrar como eram frequentes os conselhos de guerra no navio capitânia. Ministro Octaviano, General Osório e General Polidoro¹⁵, todos tiveram de ser consultados e transcorreram 25 dias para ser decidido o ataque, apesar de Tamandaré, no primeiro dia, já estar em condições de agir.

Enquanto estava no *Arpa*, com o almirante, recebi uma carta do Comodoro T. R. Page, da Marinha dos Estados confederados, que se encontrava em Corrientes. Solicitei permissão do almirante para descer o rio a fim de visitá-lo. O almirante mandou um ajudante escrever uma carta convidando o Comodoro Page para regressar ao *Arpa* comigo, como seu hóspede. Fui portador da carta ao Comodoro Page e este voltou comigo, permanecendo no navio capitânia algumas semanas. O Comodoro apreciou muito o convite, mas não tanto como eu, pois o almirante mostrava-se tão hospitaleiro como bravo e corajoso. Difícilmente se encontraram tantas e tão boas qualidades em alguém na posição do Almirante Tamandaré.

Após a queda de Assunção, capital do Paraguai, a morte de López, a captura de Madame Lynch que estava com o presidente, a cidade ficou repleta de tipos estranhos, que frequentemente assaltavam pessoas na rua, à noite, quando regressavam aos seus navios.

Um dos oficiais do navio a vapor *Guairá*,¹⁶ quando se encontrava num pequeno escaler de um grego, foi atacado na cabeça e roubado. Ao ser agredido, soltou um grito e o Capitão Watson, oficial do *Guairá*, ouvindo-o, veio num bote em seu socorro, encontrando-o desacordado no fundo do escaler, pois os culpados já tinham fugido. O oficial, tra-

tado pelo médico de bordo, restabeleceu-se prontamente: o escaler do grego foi vendido mais tarde em Buenos Aires, por \$ 16,00 e a quantia entregue à vítima do assalto.

Havia um doutor New Kirk, proprietário de uma farmácia na praça do mercado, e todos os ingleses aí se reuniam para saber das novidades. Lá estive, uma noite, e por volta das 9 horas cheguei ao cais para tomar o bote que me levaria para bordo. Resolvi andar pelo meio da rua, pois as calçadas eram péssimas e várias pessoas tinham sido atacadas ao passar ao longo das favelas aí existentes. Achava-me bem próximo do cais, quando uma pessoa, que estava na calçada com outro indivíduo, se dirigiu a mim. Parei e esperei que ele se aproximasse. Perguntou-me que horas eram. Respondi que não tinha relógio, mas ele observou que eu usava corrente. Eu trazia o revólver com que o Chefe Barros me presenteara e dei ao meu interlocutor uma boa oportunidade de ver a arma, dizendo-lhe que a rua era bastante larga para podermos andar nela ao mesmo tempo. Ele se afastou rapidamente. Noutra ocasião, nosso navio estava no Paraná e a cidade ficava a alguma distância do rio. Já eram 8:30 da noite e eu, sentindo-me perdido, pedi informações a uns nativos que estavam preparando carne no espeto. Foram amáveis, mas como eu tinha ainda de andar, pelo menos, uma milha no escuro para atingir o cais, decidi voltar à cidade e dormir no hotel. No dia seguinte o Comandante Bloem elogiou minha conduta afirmando que, provavelmente, os nativos me atacariam se eu tivesse prosseguido desarmado pelo caminho deserto. A vida de um homem à noite valia uns 25 cêntimos.

Em Villa Paraná, as pulgas não me deixavam sossegar à noite toda, mas o proprietário do hotel era honesto e o local seguro.

Especialmente os brasileiros eram extraordinariamente humanos na sua maneira de tratar os prisioneiros paraguaios, enquanto que López sacrificava os capturados e agia como um déspota da pior espécie. López conservava a família dos soldados no país e, em caso de deserção, os parentes pagavam a penalidade.

O almirante brasileiro, ouvindo falar que havia, na vila de San Pedro, grande número de paraguaios desabrigados e famintos, en-

viu um navio a vapor, rio acima, que trouxe, no mínimo, uns 500 velhos, mulheres e crianças para Assunção, onde lhes foram oferecidas rações e comida.

Eu os vi quando desembarcaram e era uma cena triste, a desses miseráveis que tinham sido proprietários de boas casas na cidade. Uma mocinha, de aproximadamente 14 anos, que nessa idade já era considerada mulher no Paraguai, tinha apenas uma folha de figueira para se cobrir. Ela sabia falar bem o espanhol, em contraste com a maioria dos nativos que apenas conhecia o guarani. Seus cabelos eram castanhos, os olhos entre o azul e o negro, e os traços fisionômicos delicados. Mandei o despenseiro dar-lhe um lençol, e ela, em cinco minutos, fez com ele um vestido, abrindo um buraco no centro, para passar a cabeça, e usando uma corda como cinto. Ela parecia bem vestida ao lado dos seus companheiros de infortúnio. Perguntei-lhe o que iria fazer para ganhar a vida quando voltasse para casa. Contou-me que vivia no campo em companhia do pai e da mãe. Pretendia vender gêneros no mercado local. Dei-lhe \$ 5 para ajudá-la nos primeiros dias, e esqueci-me do caso.

Os nativos sentavam-se numa pedra ou caixote, no mercado, e dispunham a mercadoria, geralmente barbante, fazendas de algodão, chita, etc. num terreno baldio ou praça. O Capitão Muer contou-me que comprara linha de uma jovem paraguaia e, ao pagar, perguntara-lhe quando cobraria por toda a mercadoria, inclusive ela. A garota devolveu-lhe o dinheiro, dizendo que nem ele nem outro qualquer gringo poderia comprá-la. Algum tempo depois, quando passava pelo mercado, fiquei muito surpreendido ao ver a mocinha, protagonista da história, era a minha conhecida da aldeia de San Pedro, Margarita. Ela tinha investido os 5 dólares que eu dera na compra de mercadorias e estava prosperando. Quando em Assunção, eu ia sempre no mercado, comprava algumas quinquilharias e deixava-as com ela. A minha amiga guardava o dinheiro numa sacola de couro, amarrada ao pescoço. Comprava os gêneros nas lojas próximas ao mercado com a condição de devolver os que não vendessem. Perguntei-lhes como poderia obter lucro se vendia

pelo mesmo preço dos negociantes estabelecidos. Enquanto estava ali conversando, uma paraguaia comprou chita e Margarita me contou, quando a freguesa se afastou, que tinha encurtado o metro de 5 polegadas. No entanto, ela era honesta em tudo, salvo no negócio. Tinha confiança em mim, entregando-me a bolsa de couro, com todos seus haveres, para guardar.

Uma vez, quando em Buenos Aires, conversei com uma senhora argentina sobre o caso da jovem paraguaia e ela se ofereceu para aceitá-la na sua família. Margarita recusou-se, indignada, a aceitar o convite alegando que os argentinos eram inimigos do Paraguai. Verifiquei que todas as mulheres de alta posição social, ou do povo, tinham grande orgulho do seu país e medo de López. Creio que as mulheres são as mais patriotas em todos os países.

Quando nosso navio recebeu ordens de regressar ao Rio, fui ao mercado para me despedir e perguntei-lhe se queria vir para os Estados Unidos comigo. Quis saber se levaria também seu pai e sua mãe. Respondi-lhe que não era possível; mesmo assim, concordou em partir comigo. Como eu não falara a sério, senti-me comovido e arrependido e o que pude fazer foi pôr 10 dólares na bolsa de couro e me despedir pela última vez.

Quando subia o Paraná, no *Santa Amécota*, fiz amizade com o Padre Americus. Ele oficiava numa pequena igreja em Las Posadas, onde tive o prazer de desempenhar o ofício de sineiro. O simpático padre esforçava-se ao máximo para me converter e tive muito trabalho em convencê-lo de que era um pecador incorrigível.

Lembro-me uma ocasião em que ele estava jogando cartas quando foi chamado para junto de um tripulante que morrera. Levantou-se imediatamente, levando as cartas. Ao voltar, para prosseguir com o jogo, escondera algumas delas na manga da batina. Poucos dias depois, tivemos um grande susto de encontrá-lo morto na cabine. O médico julgou que a morte fora provocada por dose excessiva de um calmante. Nessa noite, deitei na sala, ao lado do cadáver do padre, e confesso que levantei cedo, no dia seguinte, sem ter conseguido dormir. O cadáver foi desembarcado em Humaitá, onde

havia uma boa igreja. Senti a morte do meu amigo, pessoa bem educada que conversara longas horas comigo, explicando-me as causas e os episódios da guerra do Paraguai. Na minha opinião, o Brasil estava com a razão e mesmo Pedro II desejando muito evitar a guerra era inevitável. López não era um presidente e sim um déspota.

Depois da batalha de Itapiru e do fracasso na tomada das posições inimigas, a imprensa do Rio de Janeiro forçou o imperador a substituir o comando das tropas e da Marinha.

O almirante me informou que regressaria ao Rio de Janeiro na corveta *Niterói*, mas que eu poderia continuar a servir sob as ordens de seu sucessor. Repliquei imediatamente que preferia apresentar a minha demissão e voltar com ele. Finalmente autorizou-me a pedir minha demissão ao Ministro da Marinha no Rio, oferecendo-me para embarcar com ele na corveta *Niterói*¹⁷ ou na *Presidente*, sob o comando de Bloem, que se dirigia ao Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Santa Catarina e assim eu poderia conhecer o país e talvez resolver nele ficar para sempre.

Optei pela *Presidente*, passando por Corrientes, Paraná, Rosário, Buenos Aires, Montevideú, Rio Grande do Sul, rota com destino ao Rio de Janeiro. O lugar-tenente Victor de Lamare deu-me cartas de recomendação para sua família no Rio Grande do Sul e pediu-me que entregasse à sua mãe o seu uniforme estriçalhado pela explosão de que fora vítima no encontro com a chata em Itapiru.

Chegando ao Rio Grande do Sul, pedi ao Comandante Bloem que me acompanhasse, pois receava que o meu português não fosse compreendido.

O Capitão Lamare recebeu-nos muito hospitaleiramente. Os hábitos aqui são muito diferentes dos nossos e confesso que os abraços frequentes me constroem. Pouco depois a mãe de Victor e as duas irmãs entraram na sala e eu fiquei esperançoso de poder abraçar também as belas moças. A senhora Lamare pôs as mãos nos meus ombros, carinhosamente, e expressou comovida como apreciava a minha amizade por seu filho Victor. Eu estava indeciso sobre como

deveria me conduzir, mas como ela era a mãe de Victor e de muito bela aparência, decidi beijá-la. Evidentemente, a minha atitude foi mal interpretada, pois as três senhoras se retiraram apressadamente da sala e o Capitão Lamare olhava-me fixamente. O Comandante Bloem sorria e explicou que era usual nos Estados Unidos beijar a mãe de um amigo que estava em plena batalha. A mãe e as filhas voltaram, sorridentes, e dentro de pouco tempo me senti a gosto, durante os dias que passei no Rio Grande do Sul. Aprendi mais português nessa província do que no período anterior. As moças eram simpáticas e desculpavam minhas gafes.

Quando parti do Rio Grande fui para Porto Alegre, situada sobre uma colina, perto da foz de cinco pequenos rios. As ruas eram as mais bem calçadas que vira no Brasil. Havia um bom número de edifícios bem construídos e de casas confortáveis e a cidade era, sem dúvida, bonita. Encontrei muitos alemães que dominavam o comércio.

De Porto Alegre, dirigimo-nos para a ilha de Santa Catarina, onde residia um cônsul norte-americano com quem já me encontrara várias vezes.

Dois marinheiros de um barco de pesca de baleia tinham sido internados pois estavam atacados de escorbuto. O cônsul pediu-me para interceder junto ao Capitão para levá-los para o Rio de Janeiro, onde seriam tratados no hospital da Marinha. O Comandante Bloem concordou, proporcionado-lhes toda a atenção médica durante a viagem.

Chegando ao Rio de Janeiro, entreguei o meu pedido de demissão ao Ministro da Marinha, mas ele recusou-se a aceitá-lo repetidas vezes, durante umas duas semanas, pedindo que eu voltasse ao meu posto, pois estava satisfeito com os serviços que eu prestara. Finalmente teve de ceder e me ofereceu transporte até onde eu desejasse. Verifiquei, nessa oportunidade, que em todos os países os subordinados sempre se fazem de importantes, tratando as pessoas sem considerações e mandando voltar no dia seguinte. Entreguei meus papéis a um subordinado que os olhou displicentemente, tirou o cigarro de detrás da orelha e soltou uma baforada. Insisti para ser atendido logo, mas ele declarou que a ordem não especificava

a classe da passagem. O chefe do departamento pediu-me que fosse ao seu escritório e leu a ordem para o subordinado, ordenando que me desse bilhete de primeira classe. Vencido, o subordinado assim procedeu entregando-me \$ 300,00. Sempre achei os superiores polidos e cheios de consideração, mas os subordinados são iguais em toda a parte do mundo.

Comprei passagem no R.M.S. *Duro* que variava de 30 a 60 libras na primeira classe. Reservei uma cabine de 30 libras, com o Capitão Johnson, da Marinha Argentina. Nessa cabine parecia muito confortável, enquanto estávamos no porto, porém ficou muito aquecida durante a navegação a vapor. O mordomo era um bom sujeito e o ofereceu-me beliche numa cabine mais fresca. Mais tarde, um amigo do Rio que estava alojado numa de 60 libras, com um beliche vago, convidou-me para ser seu companheiro até Liverpool, enquanto que o meu amigo, o Capitão Johnson, continuava naquele forno todo o tempo.

Fiquei surpreendido ao saber, quando o navio já estava de partida, que o imperador Dom Pedro e a esposa iam para Lisboa, a

bordo dele. Enquanto viajávamos, o imperador ficava a maior parte do tempo no tombadilho e era tão atencioso com os passageiros e a tripulação como se mostrara a mim, pela primeira vez, na nossa primeira entrevista, no palácio e, depois, no estaleiro.

Eu pedira que o empregado preparasse banho todas as manhãs bem cedo. Uma manhã atrasei-me um pouco e encontrei o banheiro ocupado. Vendo outro livre e com a água correndo na banheira, entrei nele e estava tomando banho quando ouvi uma batida na porta e alguém me disse que aquele banheiro estava reservado para o imperador. Em vez de responder, fiz bastante barulho com a água e fingi não ter ouvido, pouco depois me retirei, rapidamente, para minha cabine, antes que reclamassem de novo.

Quando chegamos à Lisboa, havia uma quarentena estrita para os passageiros provenientes do Rio, exceto o imperador e a sua família. O imperador recusou-se a aceitar o tratamento de exceção e afirmou que o certo para os passageiros seria também para ele e que todos desceriam juntos. Dom Pedro era um imperador por natureza. Nascera imperador.

Notas relativas à introdução

¹ O avô irlandês Richardson, nasceu em 1773, casou com Martha Hamilton em Nerwry. Visitou os Estados Unidos em 1795 e retornou ao país em 1810 tendo se naturalizado cidadão norte-americano em 28 de setembro de 1813 quando modificou a grafia do nome de Toombs para Tomb.

² Na ocasião de sua morte, um relato em "The News and Courier", Charleston, S. C., 28 de maio de 1929, citava Georgia como sendo o seu estado natal. Mary C. Mc Quaid, irmã de W.R. Mc Quaid, neta de James H. Tomb, forneceu muitos dados sobre a história da família. Uma filha da senhora Oscar Nolan, Agnes, completou aquelas informações e ofereceu um retrato de Tomb como um velho gentleman. Manuscrito de Tomb "Carta de William S. Wells. New Haven. Connecticut, dirigido a James H. Tomb, Jacksonville, Flórida, 9 de agosto 1921". Há ainda uma carta escrita por Tomb de março de 1927 que se refere à sua idade.

³ Relato da vida de James R. Tomb nas reminiscências pessoais do capitão James Harvey Tomb. O documento original se encontra com a família John Clark Bowmans de Bervely Hills, Califórnia.

⁴ Register of Officers of the Confederate Navy 1861-1865, 1931, página 96.

⁵ Manuscrito de Tomb "Experiences of Captain James H. Tomb, C. S. N. as a Prisoner at Fort Warren, Boston Harbor" e "The Passing of Forts Jackson and St. Philip by Admiral Farragut, U. S. N."

⁶ Register of Officers of the Confederate Navy 1861-1865, p. 196; Manuscrito de Tomb nota 5.

⁷ Manuscrito de Tomb: "Account of the obstruction in Charleston Harbor During the Civil War".

⁸ Manuscrito de Tomb: "The origin of the tern David". Manuscritos de Tomb: "The first Experiment Made With e Torpedo Attached to a Small Boat Was Made by Captain Francis D. Lee, Engeneering Corps. C.S.A at Charleston"

⁹ J. P. Baxter, Introduction of the Ironchad, Warship, 3ª edição, página 258 a 269. 367, referem-se ao *Goliath*, como sendo uma fragata encouraçada de 3.500 toneladas, equipada com 18 canhões pesados.

¹⁰ O Almirante J. A. Dahlgren ao verticar que o *David* resistira ao combate escreveu no seu diário que: "Como primeiro esforço tinha sido um sucesso que colocava o torpedo como uma arma ofensiva válida". Manuscritos de Tomb: "Extract from Diary of Rear Admirável Dahlgreen, October 5, 1863" e "A letter Describing The Injuries to the U.S.S New Ironsides resulting from the Torpedo Boat *David* from the Carpenter of the New Ironsides. T. H. Bishop."

¹¹ O Capitão F. D. Lee C.S.A tinha usado umas barcas como alvos para os navios torpedeiros. Tomb e seus amigos realizaram experiências com o primeiro e segundo cutters do novo encouraçado C. S. S. *Chicoria* em 1862-63, antes de existirem lançamentos a vapor de torpedos. As tripulações dos cutters, de seis subalternos e dez oficiais, não tinham sido capazes de operar de tal forma a atingir o inimigo e regressar com a primeira maré favorável.

¹² Manuscritos de Tomb: (Cópia) – “Letter to James H. Tomb, C S N de S. R., Mallory, ecretary of the Navy, C.S.A., October 9, 1863”. O Secretário da Marinha Confederada, S. R. Mallory promoveu Tomb pela sua conduta meritória na tentativa de destruir a fragata encouraçada dos Estados Unidos do Norte. Em 3 de março de 1864 Tomb partiu no *David* de Charleston para atacar o *Memphis* porem os torpedeiros não explodiram. Tentou, após esse insucesso, o uso de submarino de propulsão manual, o H. L. *Hunley* que afundou o *Housatonic* da Marinha Yankee, porém a custa de seu próprio afundamento. “Manuscrito de Tomb: The First Experiment Made With a Torpedo Attached to a Small was made by Captain Francis D. Lee. Eng. Corps, C.S.A, at Charleston, S.C.” e também “Notes... Regarding the Submarine Torped Boat *Hunley*” – Charleston, jan. 1864. J. T. Schart, History of the Confederate Navy, capítulo XXI “South Carolina Waters” e capítulo XXII, “The Torped Service” trata do assunto de forma. Tomb foi convidado para o comando de vários torpedeiros particulares e resolveu pedir demissão ao Comodoro J. H. Tucker. A solicitação não foi aceita e ele foi designado, em novembro de 1864 Senior Chief Engineer do esquadrão de Savannah a fim de expor as suas experiências com torpedeiros perante uma Junta de Oficiais criada para esse fim. Em 22 de novembro de 1864 recebeu ordens para explodir a ponte sobre o Rio Oconee, na Georgia antes da chegada das tropas do General Sherman. Ainda em 12 de abril de 1865 o Brigadeiro General B. D. Fry, o Comodoro W. W. Hunter e Tomb se opunham à remoção dos torpedos defensivos de Atlanta. A sua ultima missão, na guerra civil, foi a de colocar torpedos no Rio Savannah, entre Augusta e Savannah. Manuscrito de Tomb; Note... Regarding his Resignation, to the Departamento and Their Refusal to accept it, september 24, 1864 “Copy of Orders from Juhn R. Tucker, Flag Officer. C.S.N to Chief Engineer Tomb, November 18, 1864”. Ordem para explodir a ponte sobre Oconee; “Copy to Orders from. Major General Sam Jones Assistant Adg. General to Chief Engineer James H. Tomb. H. Q engineer James H. Tomb. H.Q Charleston District, S. C., November 22, 1864”. Ordem para por torpedos no Rio Savannah: Copy to orders of Brigadier General Fry. C.S.A to Chief Engineer James H. Tomb. C.S.N to Proceed to Shell Bluff Battery to Assume Command of Especial Expedition, Headquarters, Engineer Department. C.S.A.. Augusta Georgia, April 12, 1865.

¹³ O senador Spessard Holland, Dr. A. J. Hanna do Rollins College e o autor, conselheiros honorários do levantamento de documentos históricos então realizado “Historical Records Survey”. Apresento os meus agradecimentos à senhora Christina Snyder e à Senhora Clarice Holman Neal que viveram no Brasil e me auxiliaram na ortografia e aos meus colegas Dr. Pablo Max Ynsfran e Dr. Carlos Castaneda que colaboraram com valiosas sugestões

Notas relativas ao texto do documento

¹ Os dois parágrafos seguintes foram deslocados para melhorar a sequência do relato.

² O papel de José Antonio Saraiva, duas vezes ministro da Marinha na história do Brasil, é brevemente analisado por J. P. Calógeras A History of Brazil, P. A Martin Editor, in the Inter-American Historical Series, The University of North Carolina Press, 1939.

³ Pethan Horton Box, Los Origenes de la Guerra del Paraguay contra la Tríplíce Aliança La Colmena, Assunção, 1936 (Tradução Pablo M. Ynsfrán). Augusto Tasso Fragoso, História da Guerra entre a Tríplíce Aliança e o Paraguai, Imprensa do Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro 1934, 5 v.

⁴ Talvez se refira a Rahmanyeh, uma embarcação ligeira, canhoneira construída em 1859 pela Sociéte des Forges et Chantiera de la Mediterranée para a Marinha Egípcia que a utilizava no Nilo – J.P Baxter, Introduction of the Ironclad Warslup, pp. 199 a 200.

⁵ O Capitão-Tenente Antonio Carlos de Mariz e Barros, nascido a 7 de março de 1835, foi comandante do *Tamandaré* até 28 de março de 1866, quando morreu em consequência de ferimentos recebidos em combate. Tinha comandando a canhoneira *Campista* que se tornou famosa pelos cruzeiros contra o tráfico de negreiro. No documento o nome aparece deturpado como “Barboso”. Vide Alberto de Vasconcelos, Efemérides Navais Brasileiras, Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1961, pp. 37 e 38 e p. 87.

⁶ Possivelmente Tomb se refere a Fortunato Foster Vidal, nascido em fevereiro de 1832, que, ao ser promovido a Guarda-Marinha em 1850, também embarcara na canhoneira *Campista* já mencionada. No ano seguinte, estava no teatro da guerra no Uruguai e, a bordo da corveta *Dona Francisca*, forçou o passo de Tonelero em 17 de dezembro de 1851. Foi condecorado por esse feito com o hábito da Ordem de Cristo e a medalha de prata. Em 1865 partia da Bahia, onde desempenhara funções de secretário e ajudante de Ordens do Comando da Estação Naval da Província da Bahia, no pacote inglês *Kepler*, em direção ao Rio de Janeiro. Nomeado para a esquadra em operações no rio da Prata, embarcava no *Beberibe* a 27 de julho de 1865. Tomou parte, como secretário o ajudante de Ordens do Comandante da 3ª Divisão no forçamento da passagem das barrancas de Cuevas no Rio Paraguai, sob forte fuzilaria. Em meio ao combate a canhoneira *Beberibe* desgovernou e atravessou a corrente em frente às baterias inimigas e só graças à habilidade do comandante conseguiu retornar à posição. Passou a comandar a canhoneira *Mearim* e, mais tarde, em 1868, serviu como oficial no vapor *Princesa*. Em 7 de fevereiro do mesmo ano foi transferido para o encouraçado *Lima Barros*, participando da batalha de Humaitá. Finalmente, o Contra-Almirante Fortunato Foster Vidal foi nomeado Ministro de Estado dos Negócios da Marinha em 1891, segundo titular da pasta no regime republicano. (Cópia dos Assentamentos do falecido almirante graduado reformado, Fortunato Foster Vidal, datilografado.) Quanto ao *Arpa* citado no documento, o nome mais próximo seria o da canhoneira *Apa*. A única referência que encontramos a ela foi na defesa de Jaguarão atacada pelos uruguaios em 27 de janeiro de 1865 e não nos episódios da Guerra do Paraguai. Os paraguaios possuíam uma embarcação com esse nome.

⁷ No original Etapero e Etapere.

⁸ José Victor de Lamare – foi em 1881 membro do Diretório Militar, criado nesse ano com intuito de eleger deputados a fim de neutralizar, no Parlamento, as medidas consideradas prejudiciais de corporações militares. Efemérides p. 62.

⁹ W.S. Barret Women on Horse-back capítulo 15.

¹⁰ Encouraçado *Rio de Janeiro* começado a construir em 26 de junho de 1865. 1.000 toneladas de deslocamento 182 pés de comprimento, 30 pés de boca e 8 de calado, máquina 100 H.P. Efemérides, p. 58.

¹¹ No original escrito Curapete.

¹² O Capitão-Tenente Américo Brasília Silvano foi comandante do encouraçado *Rio de Janeiro* que naufragou em 2 de setembro de 1865 atingido por 2 torpedos derivantes no ataque ao forte de Curusu. Efemérides, p. 59

¹³ No original Echebani.

¹⁴ Episódios da guerra civil dos Estados Unidos em que a coragem e a habilidade do "Flag Officer-David G. Farragut" é gabada por Tomb. Vide J.P. Baxter Introduction of the Iron Clad warship, 3ª edição, pp. 235 - 236.

¹⁵ No original Octaviana, Ozero e Palledora. Ministro plenipotenciário Francisco Octaviano de Almeida Rosa que negociou o Tratado da Tríplice Aliança, em nome do Brasil.

¹⁶ No original *Guarara*.

¹⁷ No original *Netoroy*.