

# Vital de Oliveira

Oração pronunciada pelo Capitão de Fragata LUIZ ALVES DE OLIVEIRA BELLO, ao assumir em 18 de agosto de 1943 a Cadeira n.º 33, do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

Sr. Presidente

Penhorado agradeço a V. Exa. e aos ilustres consócios dêste egrégio Instituto a honra que acabam de me conferir, incluindo-me no número dos cooperadores efetivos dêste eminente sodalício, onde a Geografia e a História Militar do Brasil são patrioticamente cultivadas através de idôneas tradições, autênticos documentos, preciosas obras e o real valor de homens de mérito.

E neste momento, com sinceridade e prazer, assumo o espontâneo compromisso de empenhar a minha inteligência e arte e os meus bons esforços a bem dessa cultura solidarizando-me com os destinos do Instituto.

Agradeço também, e expressivamente, ao ilustrado consócio, o Major Jonathas Correia, que tão gentilmente acaba de me receber nesta Casa, as generosas e louváveis palavras que proferiu acerca da minha pessoa e dos meus trabalhos. A sua escolha desvaneceu-me sobremodo porquanto o eloquente orador, a quem sempre ouço com prazer, há muito vem se revelando um esclarecido historiador, escrupuloso e independente em suas críticas.

Na brilhante oração, que acabamos de ouvir, evidenciou haver lido com atenção e lisura aqueles trabalhos e, dentro de um sadio critério ético, não se limitou a elogiá-los pragmaticamente. Ao contrário, com louvável intenção e sincera franqueza, controverteu sutilmente alguns pontos históricos e procurou esclarecê-los com suas luses, prestando assim, a êste Instituto, mais um grande serviço.

O momento e a escassez do tempo não me permitem agora debater esses pontos divergentes, o que deveria fazer, como uma deferência ao ilustre orador e uma justificação do meu senso histórico sobre eles. Todavia, isso poderá ser feito em ocasião mais oportuna.

Finalmente agradeço a todos os que, por nímia generosidade estão aqui ouvindo a minha descolorida palavra, desataviada de fantasias, escassa de imagens e cujo mérito talvez seja, tão somente, a sinceridade dos conceitos que vou emitir com probidade e ética.

Bem sei que é tarefa difícil, que demanda sabedoria e arte, traçar uma biografia porque, para ela ser completa ou perfeita, precisa que se tenha bem conhecido o homenageado, penetrado as principais circunstâncias que cercaram a sua vida no seu meio e no seu tempo e, ainda mais, compreendido o seu caráter, suas aspirações e suas obras.

Naturalmente, por assim pensar, foi que Carlyle escreveu: "uma vida bem escrita é tão rara como uma vida bem vivida". Se, a despeito de não haver conhecido o Comandante Vital de Oliveira, meu ilustre patrono, e podido auscultar-lhe o caráter, ousou aqui traçar ligeiramente sua biografia sem as farfalhantes imagens do requintado estilo de Stefan Zweig e Emil Ludwig, as lavradas filigranas de Paulo Setubal e Gastão Penalva e os labores dos estudos históricos de Dídio Costa, por me faltarem "o engenho e a arte", todavia terei o consolo de haver procurado ajustar-me à sobriedade da verdade real, alicerçado em bases documentais e "litteris testimonique sumere", no dizer de Cícero, de preferência a me escudar em verdades históricas, dignas de fé e floreadas de belas imagens, porém, nem sempre, resistentes ao crivo da realidade.

\* \* \*

Homenagear as pessoas de mérito, recordando o seu talento, o seu caráter, a sua vida profissional e as suas elevadas e destacadas ações, é sempre digno, justo, nobre e estimulante.

Nobre, porque, nos sobrepondo ao egoísmo, às paixões e aos interesses, apreciamos, com despreendimento e elevação de sentimentos, o mérito alheio, reconhecendo o seu valor. Digno, porque agindo assim com sinceridade e justa compreensão, temos a intenção de

destacar aquelas pessoas do comum dos homens, pondo em relêvo as suas qualidades e ações. Justo, porque, proclamando o seu verdadeiro valor moral e social, afirmamos um estado de nossa consciência, que a alivia e conforta o nosso espírito. Estimulante, porque, concitamos e encorajamos os homens capazes e bem intencionados a lhes seguirem os exemplos.

Eis aí algumas das razões por que neste momento, gentilmente ides ouvir a minha descolorida palavra acerca da vida e dos méritos do ilustre Capitão de Fragata Manoel Antonio Vital de Oliveira, patrono da cadeira que, por nímia generosidade de amigos e consócios deste egrégio Instituto, terei a honra de assumir, ingressando em tão elevado sodalício e respeitável casa de cultura, tradição e civismo.

A vida do Comandante Vital de Oliveira foi simples e relativamente breve pois êle faleceu apenas com trinta e sete anos de idade. Contudo, no reduzido lapso de vinte e quatro anos em que nobremente serviu à Pátria, venceu a sua personalidade com provas inequívocas de valor. Foi um bravo marinheiro e um notável hidrógrafo e cartógrafo.

A vida do homem do mar, em nenhuma época é amórfa ou displicente. Nela sempre há energia, atividade e alguma poesia. Nos seus primeiros anos, em contacto com o mar, êle se deixa arrastar pelo entusiasmo e o ardor de bem servir, cooperar em tudo, correr os mares e conhecer o mundo e, por isso, ela se torna agitada, empolgante e árdua. Abranda quando já se adquiriu experiência e prática e se sabe vencer Netuno encolerizado, tornando-se, com o peso dos anos e as cans, um relicário de inesquecíveis panoramas físicos, vicissitudes e saudosas recordações.

Mas, se em tempo de paz, ela pode correr plena de alegrias, prazeres e ilusões, já em tempo de guerra adquire novos aspectos, pois muitas são as decepções, surpresas, perigos, dores e até prantos que o mar semeia entre os que nos seus domínios procuram defender os interesses da Pátria e as cores da sua bandeira. O mar é também um vasto sarcófago em cujos abismos são sepultados miríades de heróis anônimos, que êle insaciavelmente devora, à semelhança dos animais que comem os próprios filhos.

A vida animal surgiu no mar muitos milênios antes que a vida

humana na terra. Quando nesta apareceu o "homo sapiens" já se haviam fossilizado as principais espécies dos animais anti-diluvianos e dentre as vivas, o elefante e a baleia constituem os seus maiores espécimens. Quer houvesse descido das montanhas ou procedido dos vales, certo é que o homem muito cedo se avisinhou das bordas dos lagos e das margens dos rios e entrou em contacto, com o elemento líquido, tanto assim que contraiu a necessidade fisiológica do uso da água doce ou o seu hábito, antes de conhecer o mar, que ficava distante.

Em tempos muito posteriores foi que êle, no seu nomadismo ou nas suas sucessivas emigrações, foi conhecendo o mar e com êle travando relações que nunca mais foram interrompidas. Teria sido isso por necessidades nutritivas, curiosidade pelo desconhecido, contingências da luta pela vida ou illusória procura da felicidade? Fosse porque fosse, tão difficil de precisar, fato é que desde os primórdios da sua existência o homem dedicou ao mar uma relevante importância que, com o decorrer dos séculos, foi se tornando sempre crescente.

Foi no mar que se gerou a vida orgânica animal e dêle vieram os elementos celulares que, por sucessivas diferenciações somáticas e físicas, produziram os primeiros núcleos humanos ou o único do qual êsses provieram. Ainda hoje no seu infinito domínio, vive, nasce, procrea e desaparece uma incomputavel multidão de seres de várias espécies, desde os microscópicos protozoários, zoofitos e infusórios até aos enormes tubarões, arraias, focas e as gigantescas baleias. Vivem nele sêres que pesam miligramas e animais que pesam toneladas.

O mar é uma contínua fonte de vida, energia, força e calor. Nos seus abismos se elabora a vida nos três reinos da natureza e, por isso, êle é também uma imensa retorta química onde se entremeiam as combinações, composições e dissociações. É o rei das metamorfozes ocultas e um arguto e avaro alquimista que guarda em seu seio preciosos metais.

Dentre os três elementos cósmicos do Universo, o ar, a água e a terra, é no mar que as leis da natureza são mais silenciosa e harmonicamente respeitadas, dentro de um mesmo ritmo sincrónico. Todavia, entre os incomputáveis sêres que habitam as suas três ca-

madras, a litoral, a pelágica e a abissal, não reina harmonia e êles vivem em perenes lutas para a sua nutrição e conservação. Predomina o poder da fôrça contra o livre direito de viver. Os monstros e os grandes peixes alimentam-se dos menores e de milhares de microorganismos, que ingerem aos milhões. Alguns mais gulosos, saboreiam os ovos das fecundações, quando êles flutuam nas águas correntes. O infindavel plankton não parece ser suficiente para alimentar e conservar a infinita multidão dos sêres marítimos, quer no mar, quer nos rios.

Também se a natureza não houvesse instituido essa perene eliminação entre tais sêres, como poderiam êles se alimentar no seu próprio habitat e com a sua incomensuravel prolixidade continuar a viver e sempre procrear astronômicamente? Se não fosse o mar um vasto cemitério, então se tornaria um antro mefítico de podridões orgânicas e empestaria a terra e o ar. É êsse silencioso e contínuo aniquilamento que mantem o seu equilíbrio biológico.

O mar tambem é um florido jardim em suas águas e no seu fundo vive uma variada flora vegetal exótica e bela, onde medram esquesitas plantas, uma flutuantes e outras presas a rochas, a terras litorais e ao próprio fundo. Nela vicejam esdrúxulas flôres e algumas com minguidos frutos. O mar de sargaços, que se estende entre as ilhas Bermudas e Açores, nos mostra flutuando vários espécimens de ervas, com flores e até frutos que se parecem com bagos de uvas. Também nas suas águas vivem verdes algas clorofiladas ou pigmentadas de azul, amarelo, vermelho, lilaz e castanho, anemonas, actinias com flores de várias cores, os extravagantes anelidos, os polipeiros de corais vermelhos, negros e brancos, as madreporas, as coloridas asterias, as gelatinosas esponjas, as luminosas e queimantes medusas e outros antozoários, zoofitos e radiários, hoje sobejamente reconhecidos como animáculos e não plantas como consideravam os antigos.

A luz solar que penetra e atravessa as suas águas e vai enfraquecendo à proporção que se afasta do seu nível superficial, já muito rarefeita, atinge apenas às primeiras camadas da região pelágica. No entretanto, daí até o extremo da região abissal e no próprio fundo do mar, onde existem milhares de animais, peixes, corpúsculos e animáculos de várias naturezas e dotados de olhos especiais, tam-

bém há luz. É o próprio mar que a fábrica no seu infinito seio. São os intermináveis detritos dos seus milhares de seres e micro-organismos decompostos que, em combinação com o oxigênio, o gás carbônico e outros elementos químicos dissociados, nele existentes, produzem a fosforescência das águas e a pigmentação luminosa de certos peixes.

Ele também é uma poderosa fonte de eletricidade que se torna o principal agente dessas dissociações e das várias combinações químicas que se realizam no seu ambiente, e concede a certos peixes, corpúsculos e micro-organismos especial propriedade elétrica.

Como a mais acessível via de comunicação, ainda nos modernos tempos da aviação, o homem o tem explorado em tôdas as direções e tanto quanto possível. Isso é natural e lógico, pois com sua infinita amplidão e seus numerosos recursos, o mar lhe oferece vantagens e garantias que a terra, com seu âmbito limitado e a eterna luta entre os homens, não lhe concede. Razões físicas, sociais, biológicas, econômicas e políticas, de grande relevância, os têm conduzido imperativamente, em todos os tempos, a procurar o mar e a servir-se dêle como fator de economia e de expansão. Até razões estéticas os impeliram para a sua afeição, porque muito cedo os homens, cansados de apreciar os variados panoramas terrestres começaram a se encantar com os multicoloridos cenários que o mar lhes desvendava.

Assim, então, o mar apresenta frequentemente aspectos variados e característicos que distinguem a vida no seu interior da vida na terra. Os fatores que mais concorrem para tal são as águas, o ar, o céu, os ventos e os astros, agindo com suas específicas influências, isoladamente ou em conjunção parcial. E é por isso que êle revela semblantes diversos, desvendando cenários que ora sensibilizam o homem se é dotado de bons sentimentos e possui uma alma de artista, ora estimulam a sua energia e enrijecem a sua força se é dinâmico e lutador.

A sua inquietante volubilidade, torna o homem do mar, mesmo forte, bravo e austero, um ser inconstante que à plácida ou agitada vida da terra prefere o descontínuo ambiente do mar, ora lido, ciciante, modorrento e monótono, no qual os dias e as noites parecem semelhantes e intermináveis e as águas se desdobram em

largas e compassadas vagas, que se quebram de encontro aos navios, rochas e praias; ora encolerizado e, por vezes mesmo, imponente na sua injusta fúria. Não lhe agrada mais o sintônico ritmo daquela vida e logo que pode, regressa para os seus penates no mar, onde as águas e o céu estão sempre dilatando os seus limites.

A mobilidade e o instinto de curiosidade são as principais características da vida no mar. Bem disse MICHELET em *La Mer*: "vivre à la terre c'est un repos; vivre à la mer c'est un combat vivifiant pour qui peut le supporter".

No mar também há poesia e arte: o murmurar das ondas, o ciar das brisas, o retumbar das vagas, o sibilar dos ventos, o roncar dos trovões e o troar das tempestades são expansões musicais diversas. Os policrômicos arrebois, os angrentos crepúsculos, as apoteóticas auroras boriais, os santelmos, o multicoloridos arco-iris, os prateados luars e as fantásticas miragens de montanhas, cidades e figuras, são verdadeiros painéis de beleza e pintura. As próprias águas, com as suas nuances e a sua fosforecência, são motivo de enlêvo ao gosto estético do homem. E tudo isso assim fornece aos pintores e poetas, inspiração e motivos para elaborarem respectivamente as suas telas e os seus poemas.

Economicamente êle é um inesgotavel celeiro da variada alimentação humana, um conservador e revigorante da saude e um incessante veículo de transporte de mercadorias, naturais ou manufaturadas, que mantem o comércio entre os povos. Socialmente é o perpétuo transmissor do progresso, da civilização, do conforto, dos hábitos, dos costumes, das vaidades e dos prazeres, através do mundo habitado. É a infinita ponte, por cujos caminhos, os povos do Oriente, mesmo à distância, em tempo de paz apertam as mãos aos povos do Ocidente e, em tempo de guerra, tentam estrangulá-los.

É portanto, o mar, conforme de uma feita já escreví, "a mais vasta e melhor prática da Vida. É o maior palco do mundo, onde se desenrolam os mais sensacionais dramas e as mais alucinantes tragédias". E quando o homem consegue fugir dos seus tremendos golpes ou salvar-se das lutas com êle, orgulhoso proclama-se um vencedor das forças malignas da Natureza e radiante canta a sua vitória. Pura ilusão, pois foi Deus que, apiedado dos seus ingentes esforços, na Sua Onipotente Sabedoria, resolveu suspender o seu anatema con-

tra êle e, cessado o conflito entre os elementos cósmicos, à feroz tempestade faz suceder sempre plácida bonança. Entretanto o homem pretenciosamente acredita que teve fôrça ou talento para vencer o Mar. Mas nem sempre o mar anda encolerizado, revoltado, mau ou carrancudo. Senhor soberano dos seus infinitos domínios, o homem, habitante da terra, é que representa um ser estranho no seu ambiente.

Na maior parte do ano, a vida no mar é boa, sadia, alegre, atraente e agradável pois os ventos, as calmarias, os grandes calores, as tempestades e as correntes, fatores perturbadores da harmonia dessa vida, têm as suas monções periódicas e conhecidas, conforme as várias regiões do Globo. Daí sucede que num Oceano, em zonas diferentes e distantes, no mesmo momento podem se desenvolver situações inteiramente diversas. Numa, uma desvairada tempestade tragando navios e corpos, e, noutra, um mar sereno, um céu limpo e um luar prateado nas suas águas fosforescentes, e tal antagonismo representa apenas sincrônicos contrastes da Natureza.

É nesse incerto e enganador ambiente que vive o homem do mar, seja êle simples pescador, operoso mercante ou bravo guerreiro. É somente conhecendo bem o mar que se pode compreender a alma do marinheiro e o valor da sua profissão. O seu forte caráter, estruturado em tal ambiente e enrijecido nas lutas contra os incertos golpes que o mar desfere, exige que êle seja um homem robusto, sadio de corpo e de espírito, audacioso, tenaz, abnegado, generoso, observador, providente e auto-dominante. E, se fôr guerreiro, deve aliar a estes predicados o ser obediente às leis e às ordens, respeitador dos seus chefes e das boas tradições, leal e patriota, amar o seu navio, estimar a sua profissão e os seus camaradas e, finalmente, compreender bem a sua finalidade como marinheiro e como militar.

Tôdas as profissões são necessárias ao complexo ritmo da vida da Humanidade mas, sem dúvidas, a mais antiga de tôdas é a do homem do mar, que por isso mesmo, sempre gozou de particular importância e poucas variações tem sofrido na sua evolução.

Foram os marinheiros de vários povos, em diversas épocas e em tôdas as direções, em seus diversos navios e com velas soltas a todos os ventos, que desencantaram os oceanos, cruzaram todos os mares,



desfizeram as malignas superstições, lendas e abuzões que os infamavam e descobriram novos caminhos, novas terras, outros povos e outras riquezas. Foras êles também que, conduzidos por douradas ambições e seduzidos por fé religiosa, fixaram os limites do Globo, e deles transportaram fabulosas riquezas, naturais e manufaturadas, para gozo e conforto do homem insatisfeito e expandiram pelo Mundo religiões, hábitos, costumes, idéias, progresso e civilização.

Sem a contínua e vigilante ação do homem do mar e o extraordinário desenvolvimento que a sua profissão adquiriu, através dos séculos, em duras experiências e árdua prática, jamais a Humanidade teria tão vertiginosamente atingido o soberbo grau de adiantamento que vem desfrutando. Não se lhe pode imputar nenhuma culpa ou responsabilidade nas grandes crises morais, sociais ou políticas que os povos, em várias épocas, têm atravessado, porque estas têm decorrido tão somente de suas obstinadas incompreensões.

A profissão do mar, pelo seu singular alheamento às vaidades humanas e às mesquinhezas da política pessoal, tornou-se forte, parcialmente coesa e militarmente poderosa, podendo controlar o poder econômico dos povos e contê-los nas suas desvairadas ambições. E o mar, na sua intérmina vastidão, passou então a representar o maior poder político do Mundo. Êle tem sido sólido esteio de Nações e govêrnos, garantia de impérios, respeitador de soberanias, conservador de unidades geográficas e inesgotavel alimentador de povos. As nações e povos que assim o têm compreendido e, por isso, construíram e mantiveram eficientes as suas esquadras e as souberam empregar, têm subsistido a despeito de ambiciosos e audazes golpes inimigos. E as que, por pecúnia, ideologias ou displicência, têm desdenhado o poder do Mar, através de todos os séculos, difficilmente conseguiram manter-se sempre ilesas ou íntegras na sua soberania.

Nos tempos antigos, a Fenícia, a Grécia, a Pérsia, o Egito, Cartago e Roma, que possuíram poderosas frotas, perderam aquele poder quando estas foram aniquiladas, e os seus domínios ruíram. A China, em todos os tempos, por não acreditar no valor dele e viver preocupada com o poder celestial, tem sido sempre vencida. A Espanha e a Holanda no século XVII, e a Rússia, por duas vezes no atual, por não lhe haverem dado a devida importância perderam a

sua proeminência. A França, no começo do século XIX e ultimamente, por idêntica razão, foi catastroficamente vencida e desapareceu dos mares. A hipertrofiada e arrogante Alemanha, por acreditar mais no poder terrestre que no naval, tem tido sucessivos fracassos. O Japão, que bem compreendeu êsse poder, mas que quando luta torna-se facinoroso e sedento de ambição, já está sentindo bruxolear a luz do seu "sol nascente". Somente a Grã-Bretanha à frente do seu Império e os democráticos Estados Unidos que, com sabedoria, arte e generosidade, têm melhor compreendido o mar e o seu valioso poder, subsistirão do atual cataclisma político, social e econômico, que como um belicoso tufão vem assolando o Mundo há quatro anos. A Rússia, somente quando souber compreendê-lo poderá permanecer como potência, segura da sua soberania e integridade. E finalmente, as demais nações carecem de importância própria para pezarem no equilíbrio político do Mundo.

Foi poeticamente enlevado por êsse complexo do mar, vagamente pressentido, que o jovem Vital de Oliveira (Manoel Antonio), aos treze anos de idade e já aprovado em seus exames de humanidades, resolveu exercer a sua precoce atividade de homem. Pouco haveria que extranhar nessa resolução, se ela não houvesse partido somente dele e sem nenhuma influência dos seus pais. Era vocação espontânea, justificável na sua idade. Poucos anos mais tarde ela também seduziria seu irmão mais jovem, Octaviano, que lhe seguiu os passos. Mas quando e como teria despertado nele tal vocação? Não é difícil explicar.

No Norte do Brasil, o homem do litoral, morador nos portos ou frequentador das praias, é sempre um enamorado do mar, a quem os panoramas da terra pouco fascinam. E assim, o jovem Vital, nascido em Recife a 28 de setembro de 1829, filho do funcionário de Fazenda da Província de Pernambuco, Antonio Vital de Oliveira e de sua mulher dona Joanna Florinda de Gusmão Lobo, sempre que podia, nos dias de folga, gostava de estacionar no lagamar da Lingueta ou passear pela praia, defronte do quebramar do Picão, com os olhos fixos no verde mar, vendo as travessas jangadas, de velas pandas ao vento, ora desaparecerem no cavado das vagas, como se fossem tragadas por elas, ora surgirem empinadas na sua crista para novamente se ocultarem, num encantador jogo de esconder.

E quanto lhe agradava tal espetáculo! Até lhe parecia que seus tripulantes lhe convidavam a participar na porfiada luta contra o mar. E que alegria lhe causava a sua chegada à beira da praia, trazendo farta colheita de peixe, grandes camarões e rubicundos lagostins! E que inveja sentia ao ver, já crestados do sol e do ar do mar, os filhos dos pescadores, garotos como êle, e que os acompanhavam nas suas viagens! Tudo isso o encantava, e no seu espírito de adolescente, tão vivas impressões pintavam a vida do mar, tão bela e tão simples, que até o faziam sonhar com ela. E, se a apreciava assim, por que não segui-la? Falaria com seus pais que naturalmente o consentiriam e procuraria um bom pescador para levá-lo na sua embarcação ensinando-lhe a ser um jangadeiro... Sensatamente os pais se opuzeram a tamanho dispaudério, que só podia ser uma idéia infantil. Se o mar tanto lhe encantava, por que não ingressar na honrosa carreira de marinheiro, para defender a honra da Pátria e o trono de Sua Majestade? Isto seria mais nobre, tanto mais quanto na família de sua mãe tinha havido marinheiros honrados e patrióticos que souberam bem servir ao Rei e ao Reino.

Espírito obediente, Vital conformou-se com tão ponderado parecer e, seis meses depois, a 1 de março de 1843, matriculava-se na Academia de Marinha da Corte. Trazia dos bancos escolares do Recife a reputação de um talentoso e aplicado aos estudos, confirmando-a durante os três anos do seu curso, em que se revelou um aluno distinto. A sua turma compunha-se de quatorze Aspirantes, dos quais foi êle o que mais se destacou, quer na vida escolar, quer posteriormente como oficial.

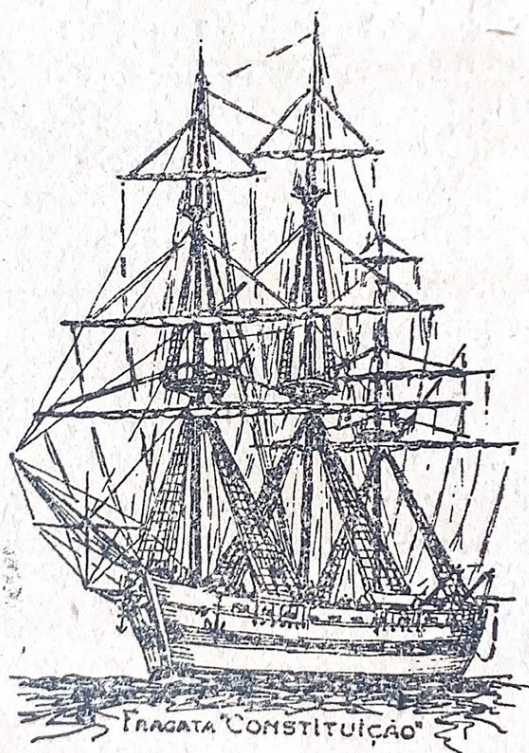
### O MARINHEIRO

Findo o Curso naquela Academia, a 12 de novembro de 1845 era promovido a Guarda-Marinha e no dia 27 embarcava na corveta "Bertioga", da qual passava, a 3 de fevereiro seguinte, para o brigue "Caliope", pertencendo à Divisão Naval estacionada na Província de Pernambuco. Assim, bem cedo, pôde rever o seu amado Recife e os seus pais.

Durante o ano de 1847, embarcando na fragata "Constituição", do comando do valoroso Capitão de Fragata Joaquim José Ignácio,

fez longos cruzeiros e visitou vários portos europeus, tendo nessa prolongada viagem, revelado singular aptidão para a vida do mar e se mostrado sempre atento à marinharia, bom observador, respeitador da ordem e da disciplina e, mais que isso, desvendado a sua inclinação para a arte de navegar e a observação dos astros. Essa conduta feriu a atenção do seu comandante que, por ocasião do seu desembarque, louvou-o efusivamente e, desde essa ocasião, passou a distinguí-lo e dar-lhe provas de apreço.

O Comandante Joaquim José Igácio, português sinceramente devotado ao Brasil, foi uma das lídimas glórias da Imperial Marinha à vela e, quando realizou aquela viagem, já era um consumado ma-



rinheiro "de talha aos lais" porque se fizera sempre em contacto com o mar, e um bravo desde a disputada campanha de 1825-28 nas águas platinas, onde foi náufrago, prisioneiro, evadido e vencedor. Portanto, o seu louvor ao Guarda-Marinha Vital de Oliveira, bem valia um diploma de alta competência.

Desembarcado da "Constituição", assim laureado e logo em seguida promovido a Segundo Tenente, iniciou o ano de 1848 desen-

volvendo a sua atividade como oficial, sob sua própria responsabilidade, e fez curtas viagens; porém no ano seguinte, retornou ao porto de Recife na fragata "Constituição", embarcando na corveta "Euterpe" e aí, a 2 de fevereiro, à frente de uma força de marinheiros combateu em terra os amotinados "praieiros" armados que se dirigiam ao palácio do Presidente para depô-lo, sendo nessa ocasião ligeiramente ferido.

Louvido pelo grande serviço que acabava de prestar, porquanto, com a sua atitude, dera tempo a que fôrças do Exército corressem em auxílio daquela autoridade, no dia 4 de março foi condecorado pelo Imperador com a comenda da Ordem de Cristo.

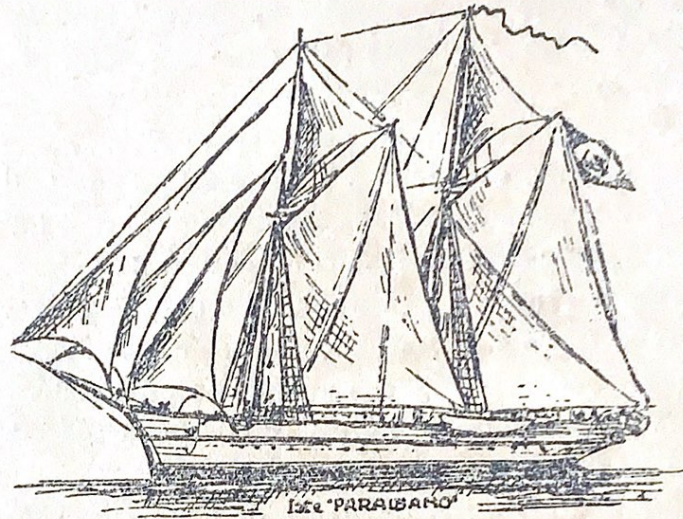
Promovido a Primeiro Tenente a 2 de dezembro de 1849, passou a exercer as funções de Imediato em pequenos navios, dentre os quais deu preferência ao brigue "Caliope" no qual embarcou várias vezes porque êle pertencia às Forças Navais destacada em Pernambuco e geralmente permanecia em Recife.

Cedo propagou-se a sua reputação de hábil observador e escrupuloso encarregado de navegação nos navios em que viajara e, por isso, em 1850 os seus serviços passaram a ser aproveitados na Comissão de Melhoramentos dêsse porto, onde dirigiu um contínuo serviço de sondagens, quer nos canais, quer no Lameirão e especialmente junto aos bancos aí existentes. E tão habilmente trabalhava em tal serviço e a qualquer hora, que os Capitães do Porto se interessavam junto ao chefe daquela fôrça para deixá-lo destacado no Arsenal de Marinha, afim de que êle não interrompesse as sondagens e levantamento que vinha cautelosamente procedendo.

Alternando embarques, fazendo pequenos cruzeiros entre as costas baianas e norte-riograndenses e destacando, ora para a Capitania do Porto, ora para o Arsenal do Recife, o Tenente Vital, já comandando desde 1854, consumiu a sua atividade em levantamentos e sondagens na Província de Pernambuco até o fim do ano de 1855, quando aí publicou o seu Roteiro sôbre a entrada nas barras dos trinta e dois rios que desaguam na costa pernambucana.

Em 1856, comandando o iate "Parahibano", foi encarregado de sondar as lagoas do Norte e da Manguaba e os canais que lhe dão acesso, na Província das Alagôas, a pedido do seu Presidente, e levantar a região lindeira que as compreende, com o fim de permitir

estudar a possibilidade da criação de uma frotilha de iates para navegar nelas e explorar o pescado, especialmente o marisco "sururú" aí abundante.



Como as cartas náuticas que auxiliavam as navegações costeiras para o norte do Império eram omissas quanto às sondagens e muito particularmente quanto aos vários acidentes hidrográficos que lhe ficavam adjacentes, havendo muitos enganos prejudiciais, resolveu o Ministério da Marinha mandar Vital de Oliveira, auxiliado por alguns aplicados Tenentes, entre os quais Eduardo Wandenkolk e José Luiz Teixeira, que mais tarde se destacaram e atingiram o elevado posto de Almirante, proceder a um rigoroso levantamento geral de tôda a costa e da zona fronteira do mar até duas léguas, desde a barra do rio Mossoró, na divisa entre as Províncias do Ceará e Rio Grande do Norte, até a barra do rio São Francisco, na divisa das Províncias das Alagôas e Sergipe, inclusive todos os acidentes nela existentes.

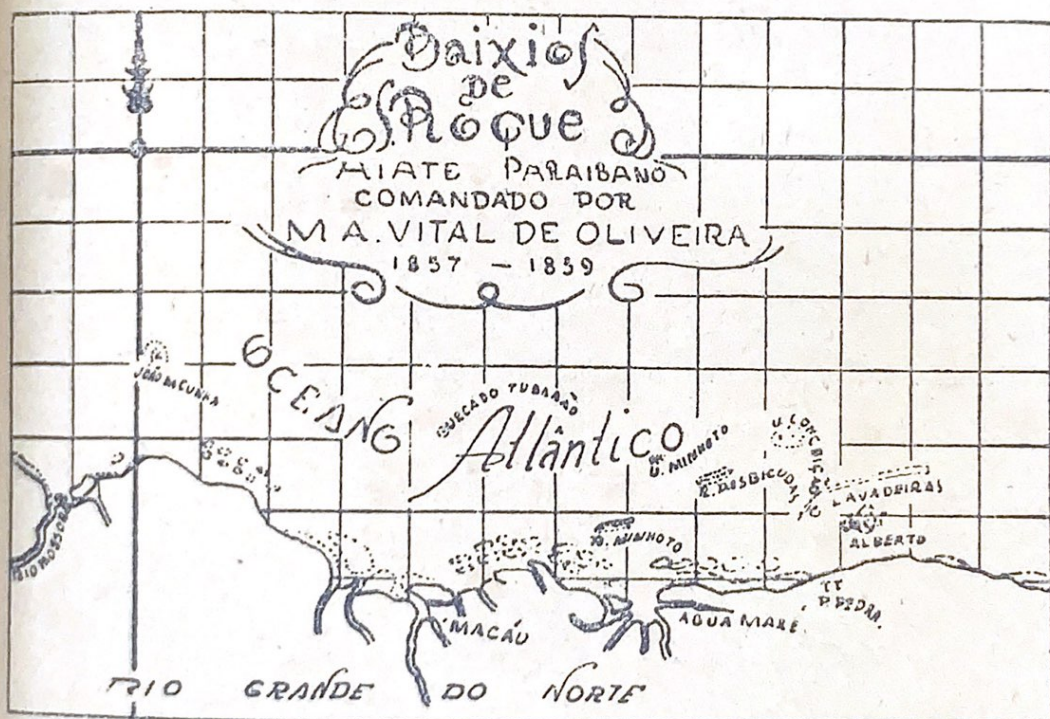
Essa laboriosa tarefa durou três anos, entre 1857 e 59, tendo variado os auxiliares do Comandante Vital de Oliveira, porém permanecendo êle e os práticos dessa longa região. Foram mais tarde publicadas cinco cartas reduzidas que abrangem as costas das quatro Províncias contempladas e, somente dez anos depois, o magnífico Roteiro que as acompanhou.

Firmada, sem contestação, por estas provas, a sua reputação de



Cmt. Vital de Oliveira

bom hidrógrafo, continuou a sua atividade a ser utilizada em semelhantes tarefas, a saber: em 1858, o levantamento e planta do Parcel das Rocas, que fica situado ao noroeste e próximo das ilhas de Fernando de Noronha, o que foi feito em três meses, acompanhado de minucioso relatório; em 1861, comandando o vapor "Jaguarão" e sob a direção do Vice-Almirante Tamandaré, procedeu a estudos e levantamento da zona da costa que abrange o cabo Santa Marta e o banco que lhe fica fronteiro; em 1862, procedeu à locali-

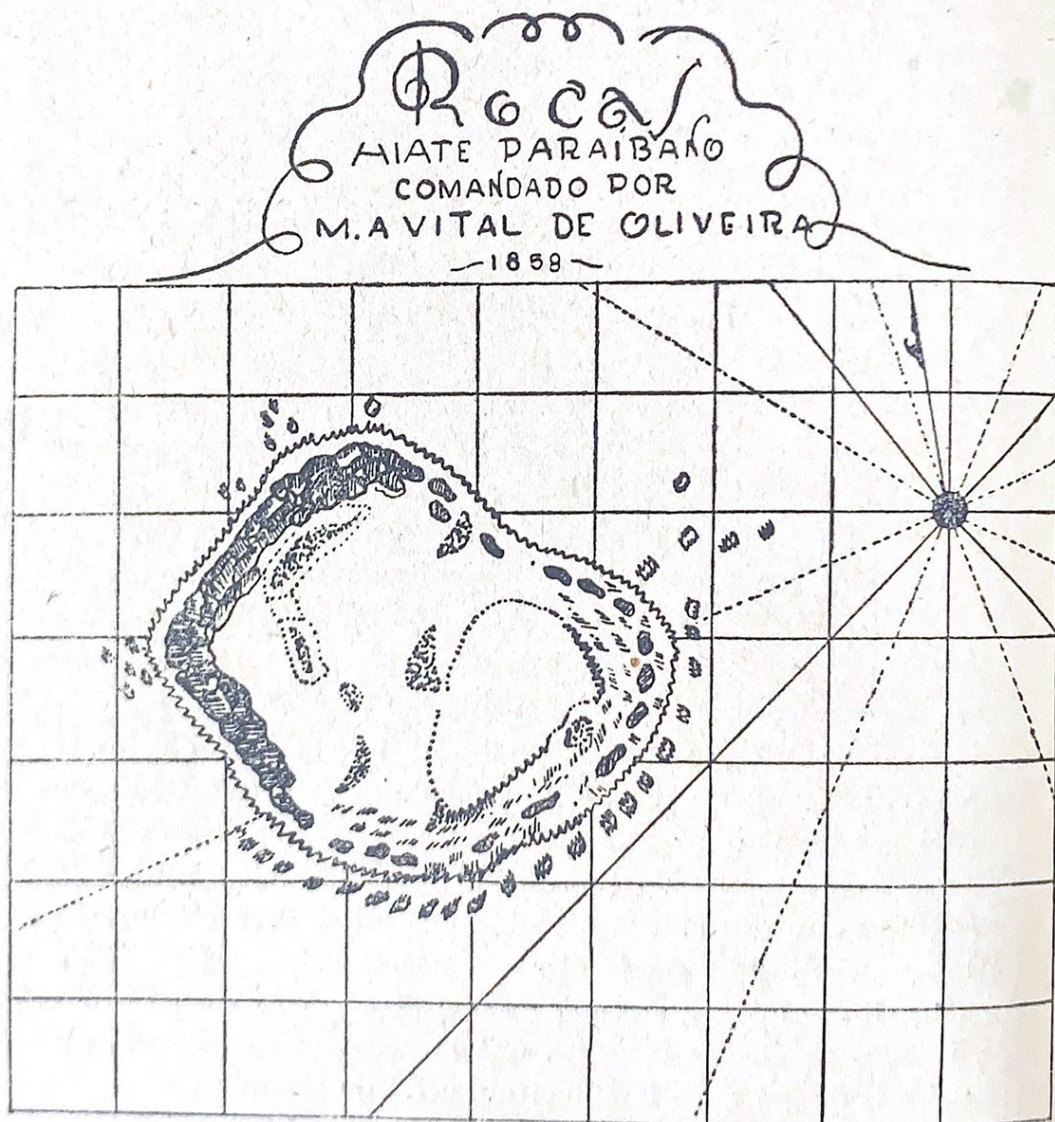


zação e determinação da pedra em que batera o vapor "Hermes", da Companhia de Campos, próximo das ilhas de S. Anna e defronte do porto de Macaé; em 1863, foi incumbido de "coligir, metodizar e retificar as plantas e mapas e outros trabalhos hidrográficos concernentes à costa e portos do Império do Brasil que porventura existissem nos arquivos públicos e pudessem servir para a continuação do levantamento da carta geral da mesma costa", que êle iniciára em 1857. E isso o levou a reunir 336 cartas, plantas e planos diversos, inçados de êrros e omissões, que lhe convenceram da urgente necessidade de um novo levantamento geral do resto da costa.



Ancioso por voltar ao serviço do mar, porquanto havia sido promovido, por escolha do Imperador, em dezembro de 1862, a Capitão Tenente, foi surpreendido com a sua designação para proceder a novos levantamentos, não mais na costa norte, agora para o sul, entre a ponta da Guaratiba na divisa da Província do Rio de Janeiro e a ponta da Joatinga na Ilha Grande, inclusive as suas baías, canais, bancos e outros acidentes e ilhotas adjacentes e, também, a restinga e saco da Marambaia, que lhe ficam próximos.

Mal terminada esta tarefa, quando entregava o seu relatório e as plantas respectivas, o Ministro da Marinha novamente invocou



seus especializados conhecimentos náuticos para examinar e dar parecer sôbre uma carta geral do rio Amazonas, na parte do seu curso dentro do território nacional, a qual fôra levantada pela Comissão Mixta de Limites entre o Império do Brasil e a República do Perú.

Todos êsses preciosos serviços foram devidamente apreciados e louvados pelas autoridades que os determinaram e que pelo seu valor pessoal e profissional, merecem aquí ser nomeadas, como comprovantes verdadeiros dos seus méritos. Foram elas: em 1855, o Capitão de Fragata Eliziário Antonio dos Santos, então Capitão dos Portos de Pernambuco e que mais tarde foi Almirante, Barão de Angra e Ministro da Marinha; em 1857, o Capitão de Mar e Guerra Francisco Manoel Barroso, o herói vencedor de Riachuelo, que também foi Almirante e Barão do Amazonas; em 1861, o Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa, Visconde de Tamandaré e, em 1863, o Ministro da Marinha, Chefe de Divisão Joaquim Raymundo de Lamare, posteriormente Almirante. Todos êsses quatro bravos da guerra contra o Paraguay, de uma forma notável serviram à Pátria e à sua profissão, e isso ainda mais engrandeceu aqueles merecidos louvores a que Vital de Oliveira fez jús, tão modestamente.

A despeito da sua atividade haver sido empregada, durante cerca de quatorze anos, com pequenas intermitências, em árduos serviços de sondagens e meticolosos levantamentos de cartas, relatórios pareceres e roteiros, todos de real valor técnico, em seus pequenos intervalos realizou curtas viagens em navios à vela e a vapor, nas quais deixou traços marcantes de sua competência, disciplina e operosidade. Desempenhou com a mesma eficiência as diversas comissões que lhe foram ordenadas e se revelou bom marinheiro, respeitado por Chefes e Oficiais e estimado pelas guarnições.

E naturalmente foi por haver assim se credenciado que o seu ex-Comandante na "Constituição" e dedicado amigo, o Chefe de Divisão Joaquim José Ignácio, comandante da Fôrça Naval do Primeiro Distrito sediado na Corte e, em 1866, Presidente da Comissão de Engajamento, Recebimento e Encaminhamento dos Voluntários que se apresentavam para defender a Pátria contra o tirano do Paraguay, conhecendo os esforços que Vital de Oliveira desenvolvera para reuní-los nas Províncias do Norte e trazê-los no vapor "S. Francisco" até o Rio de Janeiro, resolveu propô-lo ao Ministro da Mari-

nha para incumbi-lo de ir buscar na França a corveta encouraçada "NEMESIS", que lá se achava em construção com outros navios para o govêrno paraguaio.

Essa tarefa, que aparentemente parecia ser uma comissão de passeio, dessas com que, em tôdas as épocas, as autoridades beneficiam os seus amigos, era, no entretanto, um verdadeiro presente de grego... uma prova de alta temeridade, pois o navio de fundo chagto, pouco calado, baixo de borda e com duas casamatas encouraçadas no centro, destinado a ser empregado em rios, não era apropriado para atravessar as incertas águas oceânicas.

Mas Joaquim Ignácio bem conhecia o valor de marinheiro de Vital de Oliveira. Êle ainda se recordava daquele jovem Guarda-Marinha que, na viagem internacional da fragata "Constituição", tanto o impressionara pela sua atividade e aptidão para a vida do mar e dois anos depois, à frente de um punhado de bravos havia lutado nas ruas do Recife com um troço de homens armados e amotinados, em número superior aos seus comandados, e os vencido. Lembrava-se ainda que o vira trazer ferido, nessa ocasião, para bordo do seu navio, a corveta "Euterpe" e a ância que manifestava para regressar e continuar a luta. E era incentivado por essas recordações e pela consciência que tinha da sua competência náutica, já tão comprovada, e do modo escrupuloso com que sabia cumprir com os seus deveres profissionais, que êle julgava o Comandante Vital de Oliveira capaz de bem desempenhar a árdua comissão para a qual acabava de o indicar. E não se enganou.

Em fevereiro de 1866 partia Vital de Oliveira para Bordeaux no vapor inglês "Ishione", acompanhado da guarnição da corveta que deveria trazer. Nos primeiros dias de Junho a recebia e a 11, data do primeiro aniversário da brilhante vitória de Riachuelo, passava-lhe revista de mostra e, patrioticamente encarecia-lhe o elevado valor. Três dias depois partia para o Brasil. O que foi a viagem, somente os que a fizeram podem narrar com a possível exatidão. A princípio, boa e calma até às proximidades do Equador. Como vinha sendo feita, um pouco aproximada das costas africanas para aproveitar os ventos, quando dela procurou se afastar para evitar as calmarias e iniciar a travessia do oceano, uma tempestade colheu a corveta e durante três intermináveis dias a trouxe desnor-

teada e frequentemente invadida pelas águas, até na iminência de sossobrar. Houve momentos de verdadeira angústia e mesmo desânimo, mas a guarnição parecia que confiava mais na bravura, competência, serenidade e patriotismo do seu comandante do que na mercê da Virgem Santa, a quem muitos oravam. Entretanto, era êle quem mais sofria porque o navio difficilmente se aguentava na capa e, recebendo águas pelos dois bordos, ameaçava virar, se dela tentasse sair para correr com o tempo. Navio impróprio para atravessar mares agitados ou resistir a tempestades, pagava o tributo da sua audácia.

Vital de Oliveira, auxiliado pela sua brava guarnição, tudo fez para escapar da fúria do mar e nunca perdeu a esperança de salvar o navio e chegar com êle ileso ao Rio de Janeiro. Felizmente depois de três dias e duas noites de tremenda luta entre a fôrça, que era o mar e a temeridade, que era o homem, o tempo foi amainando e, em fins de Julho, a fatigada "Nemesis" fundeava nas verdes águas do Lameirão no porto do Recife. E sua viagem tinha assim constituído uma brilhante confirmação do valor dos marinheiros do Império e uma excelente prova da boa construção do navio. Reparadas aí no Arsenal de Marinha as avarias que sofreu, ao fim de uma semana de nova viagem com bom tempo, garbosa e altaneira, a corveta entrava a 25 de agosto nas carinhosas águas da Guanabara, onde lançava ferros. Dias depois era visitada pelo Chefe de Divisão Joaquim Ignacio, comandante da Fôrça Naval da Côrte que, em revista de mostra, com eloquentes expressões de elevado civismo, louvou o seu comandante e a respectiva guarnição, enaltecendo a valerosa attitude que todos revelaram na difficil conjuntura em que se viram no pélagos do Oceano.

O Imperador, tomando conhecimento disso, mandou louvar o Comandante Vital de Oliveira e os seus destemidos marinheiros e o condecorou com o hábito da Ordem de Aviz, enquanto que o Ajudante General da Armada concedia uma licença especial a cada homem da guarnição. Além destas justas provas de apreço, o Comandante Vital de Oliveira recebeu outra que muito o sensibilizou, foi a visita feita ao seu navio pelo Chefe de uma Fôrça Naval norteamericana que se achava fundeada próximo da corveta e que lhe pediu que narrasse toda a viagem que acabava de realizar. Satisfa-

zendo-o, narrou-lhe tudo e, depois de ter sido ouvido com toda a atenção, convidou o chefe americano a visitar o navio, o que êle fez. Ao retirar-se, o illustre official agradeceu-lhe a gentileza e louvou-o pelo vitorioso êxito da viagem que considerou uma verdadeira epopéia, pois o navio era inteiramente inadequado para navegar no alto-mar. A opinião dêsse chefe, bastante abalizado, porquanto estava acostumado a navegar nos mares do Atlântico-norte, onde caem furiosas tempestades e tremendos ciclones, conferia ao seu louvor um cunho de muito valor.

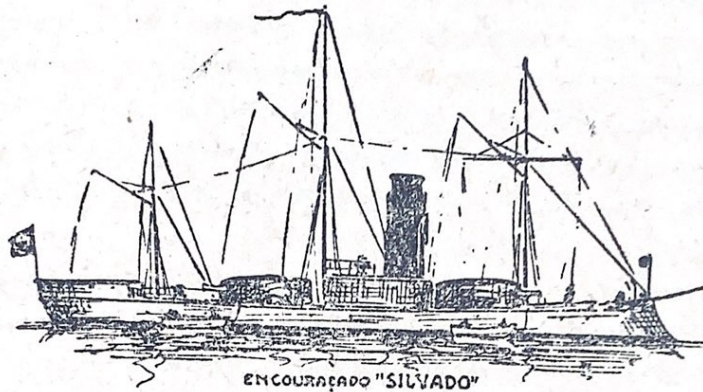
Mais uma vez, assim, Vital de Oliveira, já acreditado por tantos úteis serviços, confirmava o elevado conceito que as altas autoridades navais faziam das suas qualidades marinheiras e da sua exatidão no cumprimento dos deveres. E, como reconhecimento a tudo isso, entrava para a lista das próximas promoções por merecimento, que deviam ser assinadas em dezembro futuro.

A corveta recebera o nome do Comandante Silvado que, a 2 de setembro fôra vitimado na explosão que puzera a pique, nas águas paraguaias, o seu navio que chocara num torpedo. Assim, a "Silvado" fôra a 13 de setembro incorporada à Fôrça Naval da Côrte.

Mas um official da fibra patriótica e do elevado carater de Vital de Oliveira não se sentia satisfeito em ficar inerte enquanto os interesses e a dignidade da Pátria estavam empenhados em luta com um ambicioso e hipertrofiado Ditador que explorava um povo aguerrido, e os seus irmãos de classe de armas estavam tombando no cumprimento do dever. E assim pensando, solicitou ao seu Chefe que enviasse o seu navio para as águas inimigas, onde êle e os seus comandados também queriam pagar o seu tributo de sangue.

Acedendo a tão sublime apêlo patriótico, digno de louvores e de exemplos, o Chefe de Divisão Joaquim Ignácio, que tão bem conhecia o seu valor e a sua sinceridade, transmitiu ao Ajudante General da Armada êste desejo. Em seguida, Vital de Oliveira recebia ordem de partir com o seu navio, que acabava de ser anexado às Fôrças Navais em operações nas águas dos rios da Prata e Paraguai. A 3 de dezembro êle chegava ao porto de Buenos Aires, onde se apresentava ao Vice-Almirante Barão de Tamandaré, Comandante Geral daquelas Fôrças e dois dias depois a "Silvado" era incorporada a elas.

Foi de júbilo para essas fôrças o dia da incorporação da "Silvado", pois elas recebiam um navio novo, encouraçado, bem armado, homenageando o nome de um bravo marinheiro, guarnecido por uma destemida maruja e comandado por um notavel oficial. Por isso foi bem justa a festiva recepção que lhe fizeram.



A 22 de dezembro, adoentado, o Almirante Tamandaré retirava-se para a Côte e passava as suas elevadas funções de Chefe Geral ao Chefe de Divisão José Joaquim Ignácio, que com sua competência, atividade, energia, bravura, iria continuar com amplo discórdio e em melhores condições, por haver recebido numerosos recursos, a ação bélica iniciada por seu ilustre antecessor que, através de insuperáveis dificuldades, logrou conduzir durante dois anos aquelas fôrças à brilhante vitória de Riachuelo e às proveitosas de Cuevas, Mercedes, Itapirú e Curuzú.

O precípua objetivo das Fôrças Navais Brasileiras era abrir caminho pelo rio Paraguai acima até ao porto de Assuncion, para que aí fossem impostas ao Ditador inimigo, ou a quem o houvesse substituído no govêrno ou na direção da guerra, as condições de paz que deviam dar fim às hostilidades.

E para isso, já divididas aquelas fôrças em quatro Divisões, determinou o Chefe Joaquim Ignácio que duas delas procedessem imediatamente ao reconhecimento das fortificações das barrancas e das baterias de Curupaity, enquanto as outras duas procediam ao reconhecimento do acampamento das fôrças inimigas que existia por trás dessas baterias e próximo das margens da lagôa Pires. E isso foi feito, com bom êxito e sem sensíveis perdas, a 8 de janeiro de 1867. Em

consequência do resultado obtido, ordenou êle que a 2 de fevereiro se procedesse a um novo reconhecimento das mesmas fortificações e baterias, porém com caráter mais ofensivo e simultaneamente um violento bombardeio do acampamento. Então os navios das duas Divisões aproximaram-se das fortificações e baterias, passaram defronte delas nos dois sentidos e somente na volta o encouraçado "Colombo", que vinha na vanguarda, iniciou o fogo que foi imediatamente acompanhado pelos outros navios, que atiravam quando defrontavam as baterias, pois o seu objetivo era desmontá-las e arrazar as fortificações. Enquanto isso assim se passava, o Chefe Joaquim Ignácio, de bordo da corveta "Biberibe", assistia àquele bombardeio feito pelos navios das outras Divisões.

Os paraguais, simultaneamente fustigados, reagiram ferozmente, porém dentro de duas horas os seus fogos haviam esmorecido e o combate chegava ao fim, com grandes perdas para êles, tendo ficado as fortificações bem danificadas e as baterias desmontadas.

No reconhecimento, que logo se transformou em renhido combate, os brasileiros tiveram apenas alguns navios metralhados e treze homens feridos, dentre os quais dois vieram a falecer. Um destes foi infelizmente o Capitão-Tenente Manoel Antonio Vital de Oliveira, comandante da Corveta "Silvado", que foi ferido por um estilhaço de uma bala inimiga que cortara o estai da chaminé do navio quando êle, já no fim do combate, impávido e ativo na tolda, dirigia a ação do seu navio.

Imediatamente transportado para a câmara do Chefe Alvim, foi oportunamente pensado, porém o estilhaço, tendo se alojado em um dos pulmões, tornou inevitável a sua morte. O cruel desfecho realizou-se à tarde e no dia seguinte o seu corpo, com tôda a pompa militar, foi inhumado no cemitério de Corrientes, entre os túmulos dos bravos Tenentes Mariz e Barros e Jansen Muller, que também haviam dado a sua vida em holocausto à Pátria.

O dia três de fevereiro foi um dia de sentido luto para as duas Divisões que galhardamente haviam combatido defronte das fortificações de Curupaití. O alarde dos seus denodados oficiais havia sido desfalcado de um dos seus melhores elementos pois o Comandante Vital de Oliveira era geralmente considerado por chefes e oficiais e subordinados, um grande marinheiro, um bom comandante, um ho-

mem bravo, um notável hidrógrafo e um caráter elevado, que, dentro da classe, já vinha projetando o prestígio de um futuro Almirante.

Era portanto, justamente lastimável o seu desaparecimento. Perdia a Marinha um dedicado profissional e a Nação um leal servidor e bom patriota. Posteriormente os seus restos foram transportados para Recife, onde se acham conservados no cemitério público em túmulo próprio e condigno, feito de mármore de Lisboa.

O destino revelou-se cruel com êle que fora para a guerra por sua vontade e pedido, com a louvável intenção de cumprir um dever que julgava imperativo. Anciava por combater o inimigo e logo na sua primeira ação foi tão insidiosamente vitimado. Faleceu sem saber que havia sido promovido a 21 de janeiro ao posto de Capitão de Fragata, por merecimento, pelos muitos e valiosos serviços que já havia prestado. Esta notícia tão auspiciosa, só chegou ao conhecimento do Chefe das Fôrças Navais a 7 de fevereiro e foi publicada em Ordem no dia seguinte.

### *O HIDRÓGRAFO E CARTÓGRAFO*

As cartas portuguesas das águas e costas do Brasil, dos séculos XVI e XVII, levantadas por instrumentos imprecisos e métodos imperfeitos, eram omissas e cheias de erros e o seu emprego tornava-se temerário e por vezes desastroso. As cartas levantadas pelos holandeses no tempo do domínio bátavo no norte do Brasil, também eram defeituosas e se limitavam à beira do litoral sem contemplar os bancos, baixos e pedras que jaziam adjacentes no mar, e que constituíam a preocupação principal dos navegantes que demandavam a costa.

Somente entre os anos de 1778 e 1779 foi que o Capitão inglês Dalrymple, com a ajuda de vários diários dos marinheiros do seu país e de instruções prestadas por alguns pilotos e hidrógrafos portugueses, introduziu naquelas cartas algumas retificações, que ainda claudicavam porque se baseavam em observações astronômicas pouco precisas.

Outras cartas da costa do sul foram levantadas em 1780 pela comissão luso-espanhola que procurava firmar os limites do Brasil pelo Tratado de S. Ildefonso de 1777, mas elas não lograram gran-



de precisão e tiveram pouca divulgação e uso, tendo servido mais para as cartas do cosmógrafo Portugal. Somente em 1818 foi que o Tenente inglês M. Hewett, com o cronômetro e observações astronômicas, determinou a posição geográfica de Fernando de Noronha, dos portos do Ceará e Recife, do Cabo S. Agostinho, dos Abrolhos e outros pontos menos notáveis e, tomando-os como bases, levantou uma carta que publicou ainda com bastantes erros porque nos detalhes da costa se louvou em cartas pouco exatas, principalmente na de Dalrymple. A sua "Instrução náutica", que a acompanha, também está incada de lamentáveis omissões e erros.

Em maio do ano seguinte, surgiram nas águas da ilha Santa Catarina, dois veleiros, uma corveta e um brigue, sob o comando do Oficial de Marinha francês, Albin Roussin, com instruções do seu governo para levantar detalhada carta geral da costa brasileira, desde essa ilha até o porto de São Luiz do Maranhão. Em pouco menos de um ano foi executada tal tarefa, e crente de que seus trabalhos estavam bastante certos, Roussin, já Barão, em 1821, publicou em Paris uma "Memória" relatando-a, e acompanhou-a de doze cartas, reduzidas, da extensa região costeira, levantada por êle e seus dedicados auxiliares. Mais tarde, publicava um amplo roteiro da mesma, que foi na sua época considerado muito bom e útil. Suas cartas, ainda imperfeitas, eram realmente bem melhores que tôdas as anteriores e prestaram bons serviços aos navegadores.

Oficiais portugueses, a partir de 1822, e brasileiros, muito posteriormente e até 1857, em pequenos veleiros e por imperfeitos processos, procederam a vários trabalhos hidrográficos locais e reduzidos, alguns mesmo de valor, e tiveram de interrompê-los frequentemente porque os seus serviços e os de seus navios tiveram de ser aproveitados nas lutas internas e externas em que o Brasil se viu envolvido depois do grito do Ipiranga. O Barão Roussin, conceituado hidrográfico de que falamos acima, empregou na sua tarefa dois navios de calado e marcha diversos e que agiam separadamente, o brigue bem junto à costa e a corveta dela afastada até duas léguas para o largo. Empregou também os seguintes instrumentos: círculos da reflexão e horizontes artificiais, círculo repetidor de Lenoir, luneta astronômica provida de micrometro de fio, círculo azimutal para medir ângulos em terra e dois relógios de

bordo para as longitudes. Em dez meses seus auxiliares reconheceram as diversas baías, portos e as principais barras dos rios; assinalaram a posição geográfica de vários pontos notáveis do litoral e dos escolhos e perigos de toda a espécie, jazentes na extensa região da costa, que se propuzeram a levantar, a qual atingia 850 léguas e, além disso, toda a boca do Amazonas.

No mar, principalmente próximo das costas, raramente as observações astronômicas podem ser feitas em circunstâncias favoráveis de modo a se revelarem perfeitamente exatas e, portanto, a determinação geográfica dos pontos notáveis, afastados entre si, carece de ligação e o conjunto de tais posições, com tantas soluções de continuidade, não pode representar um contôrno exata das costas. Para evitar isso, Roussin preferiu levantar continuamente tôda a costa, isto é, ligar todos os pontos notáveis, fechando-os num triângulo e confirmando depois as suas posições por observações procedidas em circunstâncias favoráveis, que pudessem oferecer a necessária exatidão.

Com tudo isso, já em 1840 se conhecia que suas cartas não haviam alcançado esta exatidão pois o notável engenheiro Saturnino Pereira, em seus "Apontamentos" e logo em seguida, o capitão inglês W. Norie em "Sailing Directions for the coast of Brazil and rio da Prata", descrevendo as costas americanas, desde o Maranhão até Buenos Aires, despertaram a atenção para várias omissões e enganos. Evidenciava-se assim a imprescindível necessidade que havia de se fazer um levantamento geral de tôda a costa brasileira, quer no seu litoral, como dos seus approches, até duas ou três léguas para fora e compreendendo todos os detalhes possíveis, fixados por coordenadas perfeitamente exatas.

Já em 1857 o Ministro da Marinha sabia de tal necessidade e como não houvesse conseguido do Congresso os recursos precisos para criar a Repartição da Carta Marítima do Brasil, resolveu incumbir o Primeiro Tenente Vital de Oliveira do levantamento geral da costa, o mais detalhado possível, desde a barra do rio Mossoró, ao norte, até à barra do rio São Francisco, para o sul, abrangendo esta longa região de 155 léguas da costa contínua das Províncias do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagôas, com todos os seus vários acidentes hidrográficos.

E tal região fora a escolhida por ser nela intenso o tráfego de embarcações e revelar-se perigosa por causa dos numerosos recifes, bancos e pedras que compreende, uns próximos dos seus vários portos e outros mais afastados, porém ainda no caminho daqueles ou das barras dos principais rios.

O Primeiro Tenente Vital de Oliveira fôra designado para realizar tão importante tarefa porque desde 1848 vinha se revelando bom hidrógrafo, pois além de sucessivos levantamentos e linhas de sondagens no porto interior e exteior do Recife, havia levantado tôdas as barras, portos e rios (em número de trinta e dois) do litoral da Província de Pernambuco e em 1855, tinha publicado uma "Descrição da costa do Brasil desde Pitimbú a S. Bento", acompanhada de um claro e minucioso roteiro que permitia demandar todos êles. Foi êsse escrupuloso e util trabalho, que consumiu alguns anos de contínuo labor e muito cedo o destacou na sua especialidade hidrográfica, que naturalmente o indicou como uma esperança de bom êxito na árdua tarefa. E realmente essa expectativa confirmou-se porque entre os anos de 1857 e 1859, auxiliado pelos Tenentes Stepple da Silva, F. F. de Lacerda, Rodrigues Pinto e o piloto J. G. dos Reis e mais tarde pelos Tenentes Silva Peixoto, J. L. Teixeira e Eduardo Wandenkolk, que os substituíram, êle desempenhou a sua missão levantando completamente a região que lhe fora determinada.

Em 1860 apresentava o seu trabalho dividido em cinco cartas reduzidas, assim limitadas: I — Da barra de Mossoró a Reduto na costa do Rio Grande do Norte; II — De Reduto à baía Formosa na mesma costa; III — Da baía Formosa a Ponta do Leitão, na costa de Pernambuco; IV — Da Ponta do Leitão a vila de Estância, na mesma costa; V — Da vila de Estância à barra do rio São Francisco do Norte até 20 milhas acima dela. Quatro anos depois entregava ao Ministro da Marinha o relatório completo de tôda a tarefa realizada e o borrão de um roteiro geral da mesma região, dividido em cinco partes, correspondentes a cada uma das cartas já citadas. Acrescido de tabelas de latitudes e longitudes dos portos, barras dos rios e principalmente dos acidentes hidrográficos da mesma região, das horas das marés em diversos portos e, no fim, de seis estampas bem nítidas das entradas dos portos de Natal, Cabede-

lo, Itamaracá, Recife, Cabo S. Agotinho e Maceió e seus aproches, em duas posições tomadas do largo êle constitue precioso auxílio aos navegantes que os queiram demandar com segurança.

O processo empregado pelo Comandante Vital de Oliveira foi o de triangulação e condicionado aos instrumentos que lhe foram fornecidos, isto é, tacheometro, bússolas e sextantes para a medição de distâncias angulares nos planos horizontal e vertical. As latitudes foram obtidas por séries de alturas tomadas antes e depois da passagem do sol pelo meridiano, tôdas as vezes, que isso era possível e quando o sol estava próximo do seu zenite, trabalhava-se com as distâncias zenitais. E depois se cruzavam as alturas, utilizando-se para elas o sextante e o horizonte artificial, mais firme e nítido que o do mar e os resultados assim eram sempre satisfatórios. As sondagens foram feitas com prumos de chumbada.

Ora, à primeira vista parece que com tão poucos elementos e de bordo de um simples iate, os trabalhos realizados deviam carecer de tôda a precisão. Mas temos que pensar que Vital de Oliveira repetia sempre tôdas as observações que procurava fazer nas circunstâncias mais favoráveis possíveis, o mesmo fazendo com as linhas de sondas.

Enquanto que o Barão Roussin consumiu dez meses no seu levantamento da costa desde a ilha de Santa Catarina até a bôca do Amazonas, numa extensão de 900 léguas e o Almirante Mouchez gastou oito meses desde os baixos de S. Roque até à barra do São Francisco numa extensão de cêrca de 120 léguas, Vital de Oliveira consumia cêrca de três anos para levantar, com tôda a minúcia e precisão, mesmo com instrumentos elementares, uma região extensa apenas de 155 léguas e cheia de detalhes.

E quando se comparam as suas cinco cartas com as cartas do Barão Roussin, vê-se como as dêle são mais profusas de detalhes e de sondas, mais claras e apropriadas a uma navegação mais próxima da costa. E tão precisas eram que o Almirante Mouchez, nos seus levantamentos da mesma região, baseou-se nelas e disso fez menção nas suas cartas, mesmo porque Vital de Oliveira pessoalmente o acompanhou para poder-lhe prestar informes diretos. Essa sua desprendida atitude foi bem apreciada pelo Govêrno Francês que em 1863 o condecorou com a comenda de Oficial da Legião de Honra.

O seu Roteiro, que êle não pôde acabar de corrigir porque passou em 1865 a comandar o Vapor S. Francisco e a navegar pelas Províncias do Norte recebendo voluntários da Pátria e os transportando para o Rio de Janeiro e depois para Montevidéu e mais tarde desempenhou outras comissões fora daquele porto, somente em 1869, no estado em que se achava, foi entregue ao Govêrno pela sua viuva, D.<sup>a</sup> Adelaide Calheiros da Graça, com uma expressiva carta.

Dado à publicidade anos depois, até hoje êle é o melhor dentre os roteiros referentes à região de que trata. O trabalho de levantamento, minucioso, claro, escrupuloso, pesquisado nas suas principais fontes é completo e perfeito. O autor não se precipitou nem se enfadou na tarefa, venceu todos os obstáculos, tudo viu, analisou, reiterou e aprofundou. Não houve banco, pedra, recife, baixio, ilha, ilhéu, baía, enseada, porto, barra de rio, ou barreta de ribeiro, fundeadouro, cabo, ponte, parcel, canal, risca, alfaque, lameirão, corôa, urca, sangradouro, outeiro, forte, igreja, ou fortaleza, situados no litoral e nos seus aproches, na costa contínua de quatro Províncias citadas, que Vital de Oliveira não visse, observasse, determinasse a sua posição, inquirisse o seu nóme atual e primitivo até o modo de escrevê-los.

Não se limitou a levantar as barras ou barretas dos rios somente junto às praias e barrancas, internou-se por seus cursos várias milhas acima, sendo que no São Francisco do Norte subiu vinte milhas e levantou suas margens e todos os bancos e pedras aí existentes. Os seus trabalhos de pesquisas e de precisão foram de tal natureza e escrupulo que logrou constatar que a costa na região do Cabo S. Agostinho corria mais para o oeste e na região do Cabo S. Roque mais para leste.

Divergindo do Capitão Bartlet, de Joaquim Duarte, de Manoel Pimentel em sua Arte de Navegar, de J. Purdy em "New sailing directions for the Ethiopic or southern Atlantic Ocean London 1829", do Barão de Roussin em "Supplement du pilot du Brésil", do cosmógrafo Portugal, de Gabriel Soares em seu Roteiro do Brasil de 1587, do Capitão Eugenio Rodriguez, da Marinha Napolitana, em "Guida Generale de la costa del Bresile" publicada em 1854 e de John Bouch, mestre do brigue Angerstein em sua carta transcrita no "National Magazine de Abril de 1832" não só acerca

dos baixos de S. Roque, que constatou serem agrupados só em duas urcas e não em três como todos êles haviam escrito porque nos seus apressados levantamentos não tinham verificado que muitos desses baixos eram prolongamentos uns dos outros, como também sobre as posições das baías Formosa e da Traição na Província da Paraíba, que se achavam erradas nos respectivos trabalhos.

O seu maior empenho foi desfazer tôdas as dúvidas que existiam acerca das posições de certos cabos, pontas, barras de rios, e baixos, suprir algumas omissões e corrigir vários erros assinalados nas cartas em uso corrente, o que logrou fazer o quanto possível. O seu roteiro consigna também importantes observações sobre os ventos reinantes em tôda a região levantada, o que muito auxília aos navegantes costeiros.

Comparando-se ainda o seu Roteiro com o do Barão Roussin e outros atualmente usados, constata-se que enquanto o seu compreende 255 páginas escritas e seis estampas e trata da costa de quatro Províncias contíguas, o de Roussin de 1827 compreende 231 referentes à costa de quatorze Províncias; o do Almirante Mouchez de 1862 tem 41 páginas que tratam da costa contínua entre o cabo S. Roque e a barra do Rio São Francisco do Norte; o de Felipe Pereira, de 1877, que se refere à região desde a barra do Mossoró até o porto de Maceió, tem 65 com um plano e três estampas; o do Lloyd Brasileiro, da barra do Mossoró até o cabo S. Agostinho, tem 76 e, finalmente, o da Diretoria de Navegação, de 1924, do Cabo Orange, no Pará, ao Cabo S. Agostinho em Pernambuco, tem 197 páginas escritas.

Dai se conclue que todos êsses roteiros, proporcionalmente à extensão de que cada um trata, são menores que o de Vital que é o que contém mais detalhes e apresenta mais estampas. É êle portanto, realmente, um precioso e util auxiliar e guia para os navegantes que, ainda hoje, após setenta anos exatos de sua publicação, o seguem com confiança porque nenhum dos outros, e mesmo os que surgiram depois dêle o superam em detalhes, precisão e clareza.

Suas cartas náuticas, para a época em que foram confeccionadas, são excelentes e nada perdem cotejo com as do Barão Roussin, Almirante Mouchez e Almirantado Inglês, sendo que êsses últi-

mos basearam-se nelas para confeccionar as suas e isso lealmente declararam, o que serve para comprovar o valor das suas pesquisas e exatas informações.

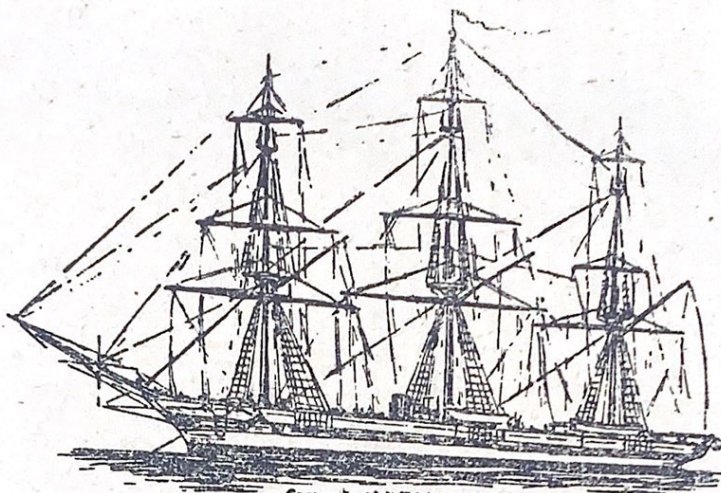
Não há portanto, nenhum exagêro nem excessivo entusiasmo de minha parte pela valiosa obra hidro-cartográfica do Comandante Vital de Oliveira. Além do Govêrno Imperial que reiterou louvores à sua competência e operosidade em tais serviços, três Govêrnos estrangeiros o condecoraram peló desprendido e leal auxílio que prestou aos respectivos hidrógrafos que procederam a levantamentos das costas brasileiras e se louvaram em informações diretas que êle lhe forneceu. Foram êles em 1866 o Govêrno Português, com a comenda da Ordem de Cristo e em 1863 o Francês com a Cruz da Legião de Honra e o italiano com a Ordem de S. Maurício e S. Lazaro. Essas homenagens, ao meu ver, não foram mais do que novas provas de reconhecimento do valor técnico das obras hidro-cartográficas de Vital de Oliveira.

O Govêrno Imperial, que o promoveu duas vezes por merecimento e o condecorou três vezes, respeitou e homenageou com justiça a sua memória, dando a um dos seus bons navios o seu inescucível nome. Foi a corveta a vapor "Vital de Oliveira", primitivamente chamada "Guanabara", construída pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, sob planos brasileiros, e lançada ao mar em 21 de Março de 1867; era bem artilhada, de construção sólida e, além dos muitos cruzeiros que fez pelas águas nacionais, realizou, em treze meses nos anos de 1879-81, a primeira viagem de circunavegação, sob o comando do ilustre capitão de Fragata Julio Cezar de Noronha, que mais tarde foi Almirante, Ministro da Marinha e autor de um avançado projeto de aumento e reorganização da Marinha Nacional.

O Govêrno Republicano também o homenageou dando o seu nome ao vapor "Itaúba", incorporado em 1933 e transformado em navio-hidrográfico, o qual vem prestando bons serviços em levantamentos, retificações de cartas e construções de faróis.

Devo referir-me aquí, à guisa de informação curiosa e interessante, que D.<sup>a</sup> Adelaide Calheiros da Graça, esposa do Comandante Vital de Oliveira, o acompanhou na trágica viagem da corveta "Nemesis", permanecendo ao seu lado durante toda a tempestade,

animando-o e estimulando-o com o seu forte espírito e a sua coragem, o que também serviu de exemplo aos marujos que ficaram admirando a sua digna e brava atitude. Outra coisa singular é a



Corveta "VITAL DE OLIVEIRA"

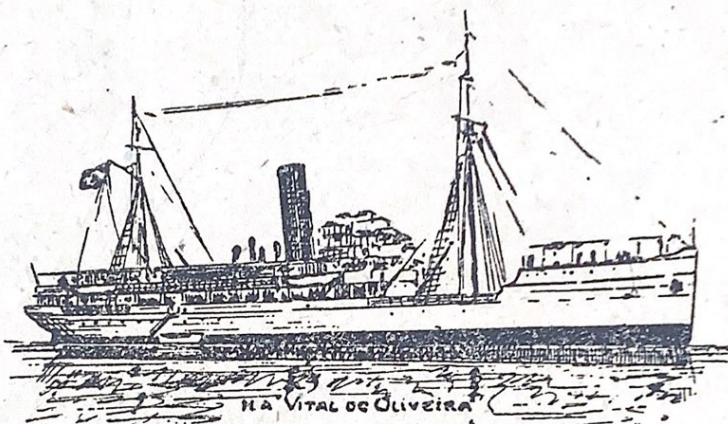
influência, que o mês de Fevereiro teve na sua vida profissional. Em Fevereiro de 1843, deixou Recife para vir matricular-se na Academia de Marinha; em 3 dêsse mês em 1846 passou da corveta "Bertioga para o brigue "Caliope" que o levou ao Recife; no dia 21 de Fevereiro de 1849 combateu nessa cidade os "praieiros" amotinados e foi ferido; a 5 de Fevereiro de 1863 recebeu a insígnia da Ordem da Legião de Honra que lhe fôra concedida pelo Imperador dos franceses; a 8 de Fevereiro de 1866 partiu para a França afim de receber a "Nemesis"; e, finalmente, em 2 de Fevereiro de 1867, tomava parte no reconhecimento das fortificações de Curupaití, quando foi ferido e faleceu.

Mas o que vale a vida física para o marinheiro ou soldado que, cõncio do cumprimento de um sagrado dever, se comprometeu a empenhá-la na defesa da Pátria ultrajada, ou invadida por um ambicioso e feroz inimigo? Eles bem sabem que a sua vida profissional é árdua, porém de quando em vez vincada com atos de beleza e satisfação íntima. O reconhecimento do mérito pessoal e profissional, assinalado em um louvor ou confirmado por uma promoção, e o êxito de uma vitória para a qual se contribuiu com ação,



eficiência, coragem ou o próprio sangue, são as recompensas que satisfazem ao militar bom e patriota.

A morte em combate é honra e glória com a qual êle sonha nos seus anseios de patriotismo. Feliz o que a alcança, defendendo o pavilhão nacional contra sedento inimigo, atirando o último tiro do seu canhão ou lançando o torpedo destruidor. Com tais gestos êles provam a ampla compreensão que tiveram do seu sagrado dever e, por isso, merecem dos seus coevos e dos pósteros o desinteressado reconhecimento de sua glória de herói, ou mártires da Pátria.



Referindo-se, a 5 de Março de 1858, à destemida ação do bravo Primeiro Tenente Joaquim Cordovil Maurity, comandante do monitor "Alagoas", por ocasião da memorável passagem de Humaitá, escreveu Affonso Celso, Ministro da Marinha e posteriormente Visconde de Ouro Preto, as seguintes justas expressões: "A idéia do cumprimento do dever, a consciência íntima de haver bem merecido da Pátria, a gratidão de um povo inteiro, um nome glorioso ligado à posteridade, são a sua verdadeira recompensa" — Eis aí nessas dignas palavras sintetizado o único prêmio a que aspiram os verdadeiros marinheiros e soldados que, serenos seguem para a guerra, em defesa de um ideal.

E assim foi o destemido Comandante e hábil hidro-cartógrafo VITAL DE OLIVEIRA, cuja personalidade procurei, em suscintos traços, aquí focalizar. Reconhecei como é justa e digna a homenagem que êste egrégio sodalício lhe rendeu, instituindo no seu seletto alardo de sócios uma cadeira para honrar a sua inolvidável memória.