



REVISTA
DO
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
E
HISTÓRIA MILITAR
DO
BRASIL

ANO VI

N.º 10

REVISTA

DO

Instituto de Geografia e História Militar

DO BRASIL

2.º SEMESTRE DE 1946

VOLUME X



RIO DE JANEIRO

BRASIL

INSTITUTO DE GEOGRAFIA E HISTÓRIA MILITAR DO BRASIL

Relação do número das cadeiras do Instituto, seus Patronos e sócios que as ocupam:

PATRONOS	SÓCIOS
1. Visconde de Taunay	— Cel. Humberto Castelo Branco, fundador. —
2. General Malan d'Angrogno	— Ten. Cel. Frederico Rondon, fundador.
3. Barão do Rio Branco	— Gen. Paula Cidade, fundador.
4. Cmt. Antônio Cláudio Soído	— Cel. A. Damasceno Vieira, efetivo. —
5. Almt. Antônio C. Gomes Pereira	— Almt. M. Nogueira da Gama, fundador —
6. Gen. A. Dias de Oliveira	— Gen. J. Borges Fortes, fundador Ten. Cel. Afonso de Carvalho, efetivo (*)
7. Cmt. Júlio C. Ribeiro de Souza	— Brigadeiro Lísias A. Rodrigues, efetivo —
8. Almt. Barão de Teffé	— Cmt. Frederico Villar, fundador. —
9. Cmt. Mariano de Azevedo	— Gen. M. Liberato Bitencourt, fundador
10. Cel. Senna Madureira	— Cel. Alvaro de Alencastre, fundador. Major Nelson Rodrigues de Carvalho. (*)
11. Gen. Tibúrcio Ferreira de Souza	— Cel. Genserico de Vasconcelos, fundador. — Gen. Onofre Gomes de Lima, efetivo (*) —
12. Pandiá Calógeras	— Ten. Cel. Aurélio Lyra Tavares, efetivo.
13. Almt. Barão de Jaceguay	— Almt. Raul Tavares, fundador. —
14. Cel. Fausto de Souza	— Gen. E. F. de Souza Docca, fundador. Vaga.
15. Almt. Barão de Melgaço	— Cap. de Frag. A. B. Pinto Guimarães, — fundador.
16. Gen. Carlos de Campos	— Cel. Altamirano Nunes Pereira, fund. —
17. Visconde de Pôrto Seguro	— Major De Paranhos Antunes, efetivo. —
18. Ten. Cel. Diogo Arouche	— Cel. R. Danton Garastazú Teixeira, fun- dador.
19. Gen. Dionísio Cerqueira	— Gen. E. Leitão de Carvalho, fundador. —
20. Gen. Eduardo José de Moraes	— Cel. José Faustino da Silva, fundador.
21. Cel. E. C. Jourdan	— Gen. Valentim Benício da Silva, fund.
22. Cel. F. A. Carneiro da Cunha	— Gen. Lima Mindello, fundador. —
23. Mal. Thaumaturgo de Azevedo	— Ten. Cel. Jonathas de Moraes Corrêa, — fundador.
24. Marechal F. Chagas Santos	— Gen. Alipio de Primio, fundador. Vaga.
25. Euclides da Cunha	— Maj. Humberto Peregrino, efetivo. —
26. Marechal H. Beaurepaire Rohan	— Cel. F. Jaguaribe de Mattos, fundador. —
27. Cel. Antônio F. Pereira do Lago	— Maj. M. Cavalcanti Proença, efetivo. —
28. Almirante Saldanha da Gama	— Almt. Souza e Silva, fundador. — Cmt. Braz da Silva. (*)
29. Gen. Jerônimo Francisco Coelho	— Gen. Moreira Guimarães, fundador. Ten. Cel. Frederico Leopoldo da Silva, — efetivo.
30. Gen. João Severiano da Fonseca	— Maj. Dr. Carlos Sudá de Andrade, efe- tivo. —
31. Gen. Bernardino Borman	— Gen. Tasso Fragoso, fundador. Gen. Tristão Alencar Araripe,, efetivo. —
32. Almt. José Cândido Guillobel	— Cmt. Raja Gabaglia, fundador. —
33. Cmt. Vital de Oliveira	— Cmt. L. A. de Oliveira Belo, fundador.
34. Mal. Soares Andréa	— Cel. Luiz Lobo, fundador. Cel. Felício Lima, efetivo.
35. Gen. J. I. de Abreu e Lima	— Cmt. César Feliciano Xavier, fundador. —

- | | | |
|-----|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 36. | Gen. José J. Machado de Oliveira | — Cmt. Egon Prates, fundador. |
| 37. | Gen. Oliveira Barbosa | — Maj. Adailton Sampaio Pirassinunga, fundador. |
| 38. | Almt. Ignacio José da Fonseca | — Cmt. Dídio Iratim Afonso Costa, fundador. |
| 39. | Gen. Couto de Magalhães | — Cel. J. de Lima Figueiredo, fundador. |
| 40. | Major Sentos Titara | — Cel. A. Pereira Ferraz, fundador. |
| 41. | Cel. João de Souza Mello Alvim | — Cel. Jonas de Moraes Corrêa Filho, fundador. |
| 42. | Cap. Alfredo P. Maciel da Silva | — Cel. Cordolino de Azevedo, fundador. |
| 43. | Cmt. Luiz Barroso Pereira | — Cmt. Lucas Alexandre Boiteux, fund. |
| 44. | Major João M. de Silva Coutinho | — Cel. J. Rego Monteiro, fundador.
Ten. Cel. Salm de Miranda, efetivo (*). |
| 45. | Maj. Francisco de P. Borges Fortes | — Gen. Francisco José Pinto, fundador.
Maj. Amir Borges Fortes, efetivo (*). |
| 46. | Cel. José S. da Costa Pereira | — Gen. Raul Bandeira de Mello, fundador.
Maj. Waldemiro Pimentel, efetivo. |
| 47. | Mal. R. J. da Cunha Mattos | — Maj. Severino Sombra, fundador. |
| 48. | Cel. Ricardo F. de Almeida Serra | — Gen. Cândido Mariano da Silva Rondon, fundador. |
| 49. | Gen. Visc. de Maracajú | — Cel. Leopoldo Nery da Fonseca, fund. |
| 50. | Almt. Barão de Iguatemy | — Alm. Henrique Boiteux, fundador.
Cmt. Anibal do Amaral Gama, efetivo. |

NOTA — Os sócios assinalados com um "asterisco" estão eleitos, porém ainda não tomaram posse.

PRESIDENTES E VICE-PRESIDENTES DO INSTITUTO DESDE A SUA FUNDAÇÃO

- 1.º Presidente — Almt. RAUL TAVARES
- 1.º Vice-Presidente — Gen. FRANCISCO JOSÉ PINTO
- 2.º Presidente — Gen. ESTEVÃO LEITÃO DE CARVALHO
- 2.º Vice-Presidente — Almt. AUGUSTO CARLOS SOUZA E SILVA
- 3.º Presidente — Gen. VALENTIM BENÍCIO DA SILVA
- 3.º Vice-Presidente — Gen. EMÍLIO FERNANDES DE SOUZA DOCCA
- 4.º Presidente — Gen. EMÍLIO FERNANDES DE SOUZA DOCCA
- 4.º Vice-Presidente — Cmt. FREDERICO VILLAR

DIRETORIA DO INSTITUTO DE GEOGRAFIA E HISTÓRIA MILITAR DO BRASIL

eleita em sessão de 22-VI-1945, para o biênio 1945-1947

Conselho Diretor

DIRETORIA:

Presidente	— General Valentim Benício da Silva
Vice-Presidente	— Brigadeiro Lysias Augusto Rodrigues
1.º Secretário	— Coronel Felício Lima
2.º Secretário	— Major Paranhos Antunes
1.º Tesoureiro	— Cap. Umberto Peregrino
2.º Tesoureiro	— Cap. M. Cavalcanti Proença
Bibliotecário	— Ten. Cel. Jonathas de Moraes Correia.

Comissões

DE GEOGRAFIA E CARTOGRAFIA MILITAR

- 1 — Coronel Jaguaribe de Mattos
- 2 — Coronel Lima Figueiredo
- 3 — Coronel Jonas Correia

DE HISTÓRIA MILITAR

- 1 — Cmt. Frederico Villar
- 2 — Comandante Dídio Costa
- 3 — Coronel D. Garrastazú Teixeira

DE HERÁLDICA E MEDALHÍSTICA

- 1 — Comandante Egon Prates
- 2 — Comandante Lucas Boiteux
- 3 — Comandante Pinto Guimarães

DE ICONOGRAFIA E ARMAS ANTIGAS

- 1 — Coronel H. Castello Branco
- 2 — Comandante Cesar Xavier
- 3 — Coronel Nery da Fonseca

FISCAL

- 1 — General Lima Mindello
- 2 — Almirante Nogueira da Gama
- 3 — Coronel Damasceno Vieira

DE ADMISSÃO DE SÓCIOS

- 1 — Comandante Oliveira Bello
- 2 — Cel. Afonso de Carvalho.
- 3 — Coronel Altamirano Nunes, Pereira

PUBLICAÇÕES DO INSTITUTO

- 1 — Tenente Coronel Aurelio Lyra Tavares
- 2 — Major Waldemiro Pimentel
- 3 — Major Dr. Carlos Sudá de Andrade.

INSTITUTO DE GEOGRAFIA E HISTÓRIA MILITAR DO BRASIL

NOMES DOS SÓCIOS FUNDADORES:

- 1 — Major Adailton Sampaio Pirassinunga
- 2 — Comandante Cesar Feliciano Xavier
- 3 — Ten. Cel. Frederico Augusto Rondon
- 4 — Comandante Dídio Iratim Affonso Costa
- 5 — Comandante Egon Prates
- 6 — Comandante Frederico Villar
- 7 — Tenente Coronel Altamirano Nunes Pereira
- 8 — Coronel Raphael Danton Garrastazú Teixeira
- 9 — Cel. Umberto de Alencar Castello Branco
- 10 — Tenente Coronel Jonas de Moraes Corrêa
- 11 — Ten. Cel. Jonathas de Moraes Corrêa
- 12 — Coronel Francisco Jaguaribe Gomes de Mattos
- 13 — Coronel José Faustino da Silva Filho
- 14 — General Manoel Liberato Bitencourt
- 15 — General João Fulgêncio de Lima Mindello
- 16 — General Estevão Leitão de Carvalho
- 17 — Coronel José de Lima Figueiredo
- 18 — Comandante Lucas Alexandre Boiteux
- 19 — Coronel Leopoldo Nery da Fonseca
- 20 — Almirante Manoel José Nogueira da Gama
- 21 — Tenente Coronel Antônio Leôncio Pereira Ferraz
- 22 — General Francisco de Paula Cidade
- 23 — Coronel Pedro Cordolino Pereira de Azevedo
- 24 — Comandante Antônio Buarque Pinto Guimarães
- 25 — Comandante Antônio Carlos Raja Gabaglia
- 26 — Almirante Raul Tavares
- 27 — Major Severino Sombra de Albuquerque.

NOMES DOS SÓCIOS EFETIVOS:

- 1 — Coronel Arnaldo Damasceno Vieira
- 2 — Major Amir Borges Fortes
- 3 — Ten. Cel. Frederico Leopoldo da Silva
- 4 — Major Umberto Peregrino Seabra Fagundes
- 5 — Brigadeiro Lysias Augusto Rodrigues
- 6 — General Onofre Gomes de Lima
- 7 — Major Dr. Carlos Sudá de Andrade
- 8 — Major De Paranhos Antunes
- 9 — Major Manoel Cavaleanti Proença
- 10 — Major Waldemiro Pimentel
- 11 — Tenente Coronel Aurélio Lyra Tavares
- 12 — Comandante Luiz Alves de Oliveira Bello

- 13 — General Tristão de Alencar Araripe
- 14 — Tenente Coronel Affonso de Carvalho
- 15 — Cel. José Felício Monteiro Lima
- 16 — Ten. Cel. Salm de Miranda
- 17 — Cmt. Anibal do Amaral Gama
- 18 — Maj. Nelson Rodrigues de Carvalho
- 19 — Cmt. Braz da Silva

NOMES DOS SÓCIOS BENEMÉRITOS E FUNDADORES:

- 1 — General Cândido Rondon
- 2 — General Valentim Benício da Silva

NOMES DOS SÓCIOS BENEMÉRITOS:

- 1 — Embaixador J. C. de Macedo Soares, Presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro
- 2 — Ministro Ataulpho de Paiva
- 3 — Dr. Gustavo Capanema
- 4 — Almirante Henrique Guilhem
- 5 — General Eurico Gaspar Dutra
- 6 — Dr. Salgado Filho
- 7 — General Meira Vasconcellos
- 8 — General Marcelino Ferreira da Silva
- 9 — General Pargas Rodrigues.

NOMES DOS SÓCIOS FUNDADORES JÁ FALECIDOS:

- 1 — Almirante A. C. de Souza e Silva
- 2 — General Francisco José Pinto
- 3 — General Raul Bandeira de Mello
- 4 — Coronel J. Rego Monteiro
- 5 — General J. M. Borges Fortes
- 6 — General Moreira Guimarães
- 7 — Coronel Genserico de Vasconcellos
- 8 — Coronel Alvaro de Alencastre
- 9 — Coronel Luiz Lobo
- 10 — Almirante Henrique Boiteux
- 11 — General E. F. de Souza Docca
- 12 — General A. Virgilio de Primio

NOME DE SÓCIO BENEMÉRITO E FUNDADOR JÁ FALECIDO:

- 1 — General Augusto Tasso Fragoso.

SUMÁRIO

	<i>Págs.</i>
✓ DISCURSO PRONUNCIADO PELO CAPITÃO DE MAR E GUERRA ANIBAL DO AMARAL GAMA POR OCASIÃO DA SUA POSSE	13
✓ TASSO FRAGOSO — Cel. Felício Lima	33
✓ SALDANHA DA GAMA — Oliveira Bello	41
✓ UM "AVANT LA LETTRE" DE ESTUDOS SOBRE TRANSPORTES FLUVIAIS	45
✓ ELOGIO HISTÓRICO DE ABREU E LIMA — Comt. Cesar Feliciano Xavier	81
✓ RELATÓRIO DAS ATIVIDADES DESTA INSTITUIÇÃO CULTURAL, RELATIVO AO ANO DE 1946	115

**DISCURSO PRONUNCIADO PELO CAPITÃO-DE-MAR-E
GUERRA ANNIBAL DO AMARAL GAMA, POR
OCASIÃO DA SUA POSSE**

23 de Maio de 1946

Pitágoras fizera escrever no alto da porta da sua morada esta ousada advertência: “Aqui não entra quem não fôr geômetra”.

Um grupo dos maiores intelectuais dessa classe gloriosa, dêsses batalhadores da ordem, que são os soldados da pátria, criou êste Instituto, que se destina ao estudo da geografia e da história militar do Brasil, estabelecendo o critério da seleção por merecimento, para a acolhida daquêles que se candidatarem a tão honrosa companhia. À sua simbólica entrada, brilha a austera paródia da seleção imposta pelo geômetro grego aos seus prováveis visitantes. Aqui, também, se exige a demonstração clara e positiva da dedicação proveitosa e útil a êsse maravilhoso campo de conhecimentos humanos, para a ocupação de uma das cadeiras criadas para êste cenáculo de estudiosos especializados.

Por um dêsses caprichos tardios da sorte, estou hoje em vossa companhia. Fizestes patronos dêstes assentos acadêmicos grandes figuras militares e civis, que honraram a pátria com as suas qualidades morais, intelectuais, profissionais e cívicas.

Coube ao recipiendário de agora vir ocupar a cadeira n.º 50, sob o patrocínio do almirante Francisco Cordeiro Torres Alvim — barão de Iguatemi. Êste varão ilustre, escolhido para dar o nome a um dos postos desta academia de geografia e história, foi uma das fulgurantes figuras do se-

gundo império e uma luminosa tradição da marinha de guerra do Brasil. Tôda a sua carreira, dêsde a juventude escolar, sob a fardeta de aspirante, até o seu final, com os bordados de almirante, foi uma cruzada pelo bem da pátria, pela conquista dos lauréis, que recebeu, como uma consagração do seu valor. Ele bem merecia a grande homenagem que lhe foi prestada por êste Instituto, que o guindou às alturas da imortalidade.

O barão de Iguatemi nasceu em 4 de Agôsto de 1822, na velha cidade do Destêrro, antigo nome da capital do Estado de Santa Catarina. Saudaram as suas primeiras horas de existência os clarins que anunciavam ao mundo a libertação política do Brasil. Efetivamente, dois dias após, o príncipe-regente D. Pedro, proclamava à face do universo, no seu famoso manifesto de 6 de Agôsto de 1822, dirigido aos soberanos da Europa, a independência política do Brasil. Passados 16 anos, Francisco Torres Alvim, seguindo a mesma vocação paterna, transpunha os umbrais da Escola de Marinha, de onde devia sair em 1841, para percorrer todos os postos de uma gloriosa carreira, repleta de triunfos.

Na fase inicial da sua vida militar não houve êsses grandes lances que ficam perpétuamente gravados na história de uma nação. A investigação sôbre êste trecho do seu passado revela apenas a existência das altas qualidades que definem o futuro dos grandes chefes: a inteligência, a energia, a bravura e o carater. Nêste princípio de carreira teve êle a fortuna de fazer o seu aprendizado em um navio da marinha dos Estados Unidos, a bordo do *Congress*, onde conheceu os métodos de organização e preparo, de que são mestres os homens daquela nação. A funda impressão que Torres Alvim deixara naquêle meio adiantado, pelos magníficos dotes de carater e inteligência, já fazia prever o grande êxito que por êle seria colhido durante todo o percurso da sua promissora carreira. O seu grande valor começou a se tornar patente quando foi chamado a tomar parte na campanha platina, nos anos de 1851-1852. Efetivamente, para evitar que a República Oriental caísse em mãos argentinas durante a ditadura de D. Juan Manoel Rosas, teve o

Brasil que fazer uma intervenção armada no Prata, com o seu desenlace em Monte-Caseros, em 3 de Fevereiro de 1852. Caxias e Grenfell foram os heróis dessa histórica contenda. Êste notável marinheiro fôra chamado da Inglaterra, onde exercia o cargo de cônsul geral do Brasil, para comandar as fôrças navais em operações no Rio-da-Prata.

D. Manoel Oribe, deposto da presidência do Uruguai por Frutuoso Rivera, se refugiara em Buenos Aires, onde se mancomunara com o ditador Rosas, para a reconquista do govêrno da Banda Oriental.

Elevado ao generalato argentino, invadira o Estado Oriental e sitiara Montevidéu. Diante, porém, da perspectiva da invasão do Urugai pelas tropas de Caxias, D. Manoel Oribe, atemorizado, pensava na retirada.

Para fechar o cêrco das tropas do chefe oriental, Grenfell fez ocupar os rios Paraná e Uruguai, impedindo a passagem e as comunicações do inimigo. Nesta operação tomou parte o brigue Caliope, sob o comando de Torres Alvim. Constrangido por êste rigoroso bloqueio, Oribe capitulou, mas o govêrno de Buenos Aires se mantinha ameaçador. O objetivo da campanha era agora a capital argentina.

A divisão que conduzia 1.200 homens das tropas de Caxias, e da qual fazia parte o Caliope, ia tentar a passagem de Tonelero. Logo que chegou ao alcance do forte, que dispunha de 16 peças de artilharia e de uma guarnição de 2.000 homens de infantaria, foi rompido um tremendo fogo de tôdas as espécies de armas sôbre os nossos navios, que avançavam intrèpidamente para forçar o passo, fazendo troar a sua artilharia, maravilhosamente manejada por nossos marinheiros. O último barco, o que fechava a linha de ataque, era o frágil "Caliope", que recebeu no seu costado e na mastreação inúmeros projetís. A galharda conduta dêsses homens mereceu do govêrno brasileiro uma recompensa de honra, sendo Torres Alvim galardoado com a comenda do Cruzeiro. Esta operação fluvial, combinada com a das tropas aliadas em terra, sob o comando de Caxias,

permitiu a batalha de Monte-Caseros, que deu fim à tirania de Rosas e ensejo para a sua fuga.

Torres Alvim, que, no verdor dos anos, se laureara nos embates sangrentos das pelejas, era, na vida propriamente marítima, um habilíssimo manobrista. O almirante Boiteux conta, no estudo biográfico deste oficial, que, um dia, entrando êle em Montevidéo, avistara a fragata *Congress*, onde estivera embarcado em estágio de instrução. O navio *yankee* acabava de chegar e ainda estava na faina de ferrar o pano, com a sua gente distribuída pelas vergas.

O futuro barão de Iguatemi, mandando o gageiro grande para o lais da respectiva verga, numa audaciosa e difficilima manobra, prolongou o seu navio com o costado da fragata norte-americana, de maneira que as vergas quase se tocaram e as mãos dos gageiros se estreitaram em um emocionante cumprimento. Este feito, que só podia ter sido praticado por um consumado marinheiro, provocou grandes explosões de entusiasmo e frenéticos aplausos por parte das guarnições dos dois barcos das nações amigas.

A bordo da *Imperial Marinheiro* teve oportunidade, como capitão-de-fragata, de conduzir à Europa uma turma de guardas-marinhas, em viagem de instrução. Esta comissão, que precedia outra de maior envergadura, que fôra a de diretor da Escola de Marinha, era de grande importância, porque o papel de guia e de educador da mocidade é de resultados preponderantes na formação do homem e do profissional. Facilmente se cristalizam na alma da juventude os exemplos e os ensinamentos dos seus chefes e educadores. Basta se recordar a impressão indelével que Benjamin Constant e Saldanha da Gama deixaram no espirito dos seus discípulos, como um evangelho de bronze, que o tempo não conseguira empanar ou destruir. Torres Alvim mantinha no seio da sua classe a reputação de ser um dos seus notáveis educadores, pela pureza dos seus exemplos, pelo espetáculo das suas ações e pela justeza dos seus conselhos. Daí provinha a força da sua autoridade, o prestígio do seu nome e a auréola de respeito e de veneração que cercava a sua individualidade. Em Agosto de 1860, vamos

encontrá-lo no comando da fôrça naval do Rio-da-Prata, substituindo o chefe-de-divisão Jesuino Lamego da Costa, eleito representante da nação na câmara dos deputados. Nêste novo pôsto, demorou-se poucos mêses, por ter sido chamado para desempenhar importante comissão científica. Não era sòmente no terreno profissional que êste homem notável exhibia uma capacidade muito acima do comum. Os estudos oceanográficos eram também da sua predileção, de forma que, quando se tratava da ligação telegráfica intercontinental, da África com a América, foi necessário o conhecimento das profundidades oceânicas para o lançamento do cabo destinado a êste importante fim.

Era êsse um trabalho penoso e difícil de ser executado naquela época, por navios inadequados para essa missão e providos de aparelhos rudimentares. Torres Alvim foi o oficial escolhido para realizar essa ingente tarefa. A bordo da corveta mixta *Beberibe*, sob o seu comando, partiu êle para fazer essas sondagens atlânticas, entre o cabo de São Roque e as ilhas de Cabo-Verde. Dois eram os problemas a resolver: determinar com relativa exatidão a profundidade e a natureza do fundo oceânico e, ao mesmo tempo, a posição do ponto de sondagem. Para realizar tão importante empreendimento, Torres Alvim partiu com a sua corveta para Nova-York, de onde seguiu para Washington, afim de combinar com James Gells, diretor do observatório desta cidade, a orientação dos seus trabalhos. Na capital norte-americana, o comandante brasileiro modificou o prumo Brooks, então adotado pelos oceanógrafos nas operações para a medida das grandes profundidades oceânicas. Êste trabalho foi executado com o mais perfeito êxito, malgrado as deficiências dessa aparelhagem, infinitamente inferior aos modernos sistemas de batimetria — os écos-batímetros, — uma das sensacionais revelações da hora em que vivemos, e que permitem uma automática e contínua indicação de qualquer profundidade marítima. Aquêles velhos aparelhos, manejados com sondarezas, bobinas metálicas e grandes pesos, reuniam um mundo de dificuldades a vencer, como atritos violentos e distensões bruscas dos cabos de

sondagens de milhares de metros, e só permitindo um limitado número de operações desta natureza. Os seus estudos revelaram o desaparecimento de bancos de areia, assinalados entre as latitudes de 10°-01' e 10°-05' N. e as longitudes de 27°-32' e 27°-35' W. Gr., fenómeno, provavelmente devido a convulsões sísmicas.

Rêgressando às suas funções puramente profissionais, vamos encontrar Torres Alvim novamente no Rio-da-Prata, durante a guerra do Paraguai, para onde seguiu logo depois da estrondosa vitória do Riachuelo. No teatro das operações, assumiu o comando da 3.^a divisão da esquadra, sob a chefia do almirante Barroso. O comandante em chefe, visconde de Tamandaré, mandara transpor os passos de Mercedes e Cuevas, poderosamente fortificados pelo inimigo e guarnecidos com mais de 2.000 homens cada um, dispondo o primeiro de 36 e o segundo de 40 peças de artilharia. A divisão de Alvim, composta dos navios *Ivaí*, *Itajai* e *Beberibe*, rompeu a marcha, seguida da *Amazonas* e da *Ipiranga*, para forçar o passo de Mercedes. Uma saraivada de projectis se abateu sobre essas pequenas unidades, sendo que a *Beberibe*, onde se achava Alvim, teve o gualdrope arreventado, ficando desgovernada. O próprio chefe, que ali tinha o seu pavilhão, dotado de fôrça física descomunal, agarrou com as mãos a corrente partida e, com auxilio de outros marinheiros, aguentou o leme, assim impedindo o choque fatal com as embarcações que avançavam pela sua pôpa. Poucos dias depois, êstes mesmos navios transpunham o passo de Cuevas, afrontando dificuldades idênticas e pagando pesado tributo em mortos e feridos, principalmente na valente *Beberibe* onde tremulava o pavilhão de Torres Alvim. Depois dêste episódio, o almirante Marques Lisboa se dirigira para Corrientes, donde expedira ordens relativas à invasão do território inimigo. Assim a esquadra, que ali se achava, se moveu em direção a Três-Bôcas.

Marques Lisboa havia se comprometido a fazer o transporte das tropas sem sacrificio de vidas. Torres Alvim, a bordo do couraçado *Tamandaré*, seguido da *Araguari* e da *Henrique Dias*, fez o reconhecimento das margens do Alto-

Paraná, até Itatí, navegando às apalpadelas, sem cartas e sem prático, de que resultou ter a *Araguari* batido e encailhado, sem maiores consequências, além de pequenas avarias que sofreu.

Os paraguaios haviam recorrido às chatas, como vicioso elemento para hostilizar os nossos barcos, usando a artilharia em baterias flutuantes. Embora não tivessem conseguido deter a marcha da nossa valorosa esquadra, graves sacrifícios nos foram impostos por êsses infernais engenhos. Nessa guerra de chatas, a primeira delas foi metida a pique, diante de Itapirú, pela artilharia do *Tamandaré*, que era o navio-almirante. O mesmo aconteceu com outras que vieram tomar o seu lugar, até que um desses engenhos, abrigado atrás de um parcel, despediu um projétil, que, penetrando em uma das casamatas do couraçado, espalhou a morte e a destruição no meio da sua brava e gloriosa equipagem. Aí tombaram o imediato Vassimon e o comissário Acioli. Mariz e Barros, o seu comandante, ferido gravemente, depois de sofrer a amputação de ambas as pernas, sem anestesia, sucumbe ao traumatismo. Manhães Barreto, também atingido levemente por um estilhaço, assumiu o comando da capitânea. A luta contra as chatas, que se substituíam sem interrupção, ainda produziu novos acidentes, embora sem a gravidade do sinistro ocorrido a bordo do navio-almirante. Em um desses embates, um estilhaço de um projétil de 68 feriu levemente o chefe Torres Alvim.

A guerra prosseguia. Na missão de reconhecimento para a escolha do ponto de passagem das tropas brasileiras para o território inimigo, destacou-se o chefe Alvim, que a executou com a sua proverbial habilidade. Não somente realizou esta importante tarefa como presidiu a operação de transporte de 40.000 homens do exército do Brasil, do pôrto de Passo-da-Pátria para a outra margem do rio, sem a perda de um só soldado. Foi assim que, sob a proteção poderosa da artilharia da nossa esquadra, o exército brasileiro, sob o comando do legendário Osório, transpôs as

águas do Paraná e tomou pé no território inimigo, com incrível celeridade.

Vieram depois, Curuzú, Curupaití e Humaitá. Tamarandaré, substituído por Joaquim José Inácio; Torres Alvim, nomeado comandante da 1.^a divisão, içara o seu pavilhão no couraçado *Silvado*.

Depois do feito estupendo da passagem do Humaitá, fortaleza considerada inexpugnável, Torres Alvim incumbiu-se da logística, que assegurava o municionamento das forças que se batiam no Chaco.

Pouco antes do final da guerra, recolheu-se o grande chefe ao Rio de Janeiro, sendo promovido a chefe-de-esquadra e recebendo depois o título de barão de Iguatemi.

Na direção da Escola de Marinha, soube revelar as qualidades especialíssimas, necessárias ao educador, para a formação moral da juventude que se destina às lides do mar. Promovido a vice-almirante e graduado no mais alto posto da armada, o barão de Iguatemi chegou ao termo da sua carreira, como um herói sem mancha, como um vencedor sereno, de forte braço e coração tranquilo. Este Instituto foi buscar então seu nome no panteão das glórias nacionais, para patrono da cadeira, que tenho a honra de vir hoje ocupar.

O meu antecessor, o preclaro almirante Henrique Boiteux, foi o primeiro distinguido por tão alta investidura. Este eminente oficial-general da nossa armada, há pouco desaparecido, deixou, na sua magnífica e longa vida de marinheiro e de patriota, um profundo manancial de exemplos de honradez, de firmeza moral, de capacidade, e, principalmente, de coragem cívica. Era êle, antes de tudo um catarinense; mas, acima de tudo, um brasileiro. Amando a sua província, adorava a sua pátria. Obedecia êle ao pensamento feliz de D. Marcos de Noronha, quando afirmava que "a natureza só ama o ninho em que nascemos". Procurava exaltar as glórias dos *barrigas-verdes*, mas endeosava os heróis do Brasil. Sendo um fervoroso regionalista, um amante enternecido do seu torrão natal, era também um batalhador sem descanso, como nacionalista consciencioso e

reto, como um brasileiro exemplar e impecável, nas suas opiniões e nas suas atitudes.

Na sua vida militar, enobrecida pela justiça e pela sã moralidade, só teve ocasião de entrar em operações de guerra, quando a marinha, chefiada pelos almirantes Custódio de Melo e Saldanha da Gama, levantou a bandeira da revolução, no ano de 1893.

Henrique Boiteux, muito jovem ainda, alistou-se nas fileiras legais e bateu-se ao lado de Floriano, comandando um minúscula torpedeira da esquadra comandada pelo almirante Jerônimo Gonçalves.

Não podemos ser juizes da sua consciência, pois nenhum espírito de classe poderá se sobrepôr aos altos interesses da pátria, que Henrique Boiteux julgava defender naquela fase tremenda da nossa história. E, com isto, dava êle exemplo da coragem de opiniões e da firmeza das suas convicções, tomando um pôsto de combate contra os seus camaradas, seus irmãos de armas, para defender o bem supremo da salvação da república, que êle considerava em perigo. A sua austera e honrada forma de proceder, permitia que as paixões partidárias respeitassem a grandeza do seu formoso carater, e, dentro da marinha, os resíduos dessa luta fratricida não criaram incompatibilidades morais entre os revolucionários e o preclaro marinheiro, que deixou, no meio dos companheiros de farda, um grande vasio, e neste colendo Instituto, as mais sentidas saudades.

Não preciso aqui, enumerar as comissões que desempenhou o nosso saudoso patricio, durante o tempo em que labutou na nossa árdua profissão. Foi êle um excelente official e um chefe admirado, respeitado e querido. Si, por felicidade, um longo período de paz não deu oportunidades para as exhibições dos nossos militares nos campos de guerra, naquêle trecho da vida nacional, permitiu, entretanto, a revelação de outras qualidades que elevam os homens às grandes culminâncias da benemerência da pátria.

Henrique Boiteux, na sua modéstia, no seu profundo recolhimento social, empregava todos os seus lazeres na

obra fecunda de pesquisas históricas, como um abnegado garimpeiro, descobrindo as preciosidades, que jaziam ignoradas nos secretos escaninhos do passado.

E êsses magníficos elementos êle os utilizava para a elevação moral dos nossos compatriotas, cultuando a memória daquêles que sofreram e morreram por grandes ideais, pela fé que traziam no coração, pelo sonho que defendiam da nossa libertação do jugo colonial.

O seu nome ilustre jamais se apagará das páginas da nossa história, como um grande cidadão, que muito amou a terra de seu nascimento e muito por ela trabalhou. Foi êle que exumou dos esconderijos dos arquivos e trouxe para a luz da vida atual, os documentos que permitiram a reconstituição biográfica dos nossos chefes navais, dêse as origens da nossa marinha até os nossos dias. Daí a sua notável obra "Os nossos almirantes". Foi esta uma contribuição histórica, das mais preciosas, porque impediu que caissem no mais completo esquecimento, os nomes de grandes vultos nacionais, cujas obras e cujos atos não se acham registrados nos compêndios conhecidos para a divulgação das nossas celebrações. Nêsses longos anos de grande atividade mental, o almirante Boiteux enriqueceu a literatura histórica com valiosas contribuições, que permitem o esclarecimento da nossa política, do valor dos nossos homens, dos costumes e da moralidade daquela época, que corresponde ao alvorecer da nacionalidade brasileira. Surgiram então os seus livros "Santa-Catarina no exército" e "Razões históricas do atrazo do Brasil", sendo que êste último não pôde ser publicado por motivos de ordem particular. Nêsse capítulo, foi êle um dos nossos grandes pioneiros, um dos mais notáveis batedores, na obra essencial da propaganda nacionalista.

Todos conhecem os entraves, os obstáculos, as resistências, que o segundo império opôs à obra da elucidação da verdade histórica, para impedir a divulgação das mazelas que infestavam a côrte dos avós e dos pais do segundo soberano do Brasil. O escrúpulo e o amor próprio do governante se fundiam com o pudor de descendente de reis, que

se celebrizaram nos exagêros da incontidência. O respeito pelo austero monarca immobilisava a pena dos escritores brasileiros. Era preciso, em plena república, derrubada essa muralha de constrangimento, que caiu com o trono, que fôsse liberada a história das suas imperiais algemas. Foi revogado então o sistema de se escrever sôbre ela com a censura virtual do soberano, de acôrdo com as conveniências morais e políticas da dinastia, sistema êste recentemente adotado por um chefe de govêrno europeu, que decretou abertamente a forma tendenciosa e falsa da interpretação dos fatos históricos, como um privilégio do Estado. Esta é, entretanto, uma fútil precaução. Tôda idéia, perseguida, torna-se vencedora. A história aleijada, mutilada, desnaturada, ressurgirá, perfeita e verdadeira, pela voz dos documentos e pela dialética dos independentes. A mentira é a arma de defesa das consciências pesadas ou carecentes de virtudes. A história inventada, não é história, é lenda. Mentir, nêste caso, é confessar um passado que envergonha e que compromete o presente, ou gabar-se de feitos que não foram praticados. Em ambos os casos, constitui um êrro moral e político, porque o critério honesto e jústo é o da redenção das faltas do passado e da abstenção da vanglória por atos imaginários. Êste passado teve uma mentalidade e sentimentos que formam a alma da época, profundamente diversos dos de outro período mais avançado e mais distante. As ambições de conquista e os processos bárbaros dos séculos decorridos, na execução desta política, encontram hoje uma formal repulsa nas concepções da civilização atual. As nações que ainda conservam semelhantes processos, vigentes até o século XIX, são de civilização retardatória e guardam os remanescentes da barbárie extinta.

Desta nova geração de escritores independentes, livres e honrados, o almirante Henrique Boiteux é um dos seus festejados bandeirantes. Foi êle um dos que compreenderam que a veracidade dos fatos, exposta à luz do dia, não traz consigo malquerenças ocultas, nem ódios sopitados. A geração moderna de um povo não pode herdar a responsabi-

lidade dos atos dos seus antepassados, pois que a sua mentalidade se transfigura com a civilização. A recordação dos fatos pretéritos é apenas a reconstituição dos elos de uma cadeia que não pode ser quebrada e que só a verdade pode construir. É lógico que podem existir nessas páginas vividas, recordações que embevecem, outras que envergonham, e ainda outras que amarguram; mas, o historiador tem de ser inflexível e indiferente a essas inevitáveis impressões. Ele não escreve somente para os contemporâneos, para os leitores do presente, pois que é, na sua essência, um arquiteto do futuro. Nenhum historiador será digno dêsse nome, se não tiver alcançado a finalidade da sua missão. Ele não pode se restringir ao limite impôsto pelas conveniências políticas, sociais e religiosas, porque o seu objetivo o obriga a ser um escravo da verdade. O escritor tendencioso abandona a finalidade universal da história, para transformá-la em um instrumento de utilização particular, o que é odioso e impudente. O único proveito, que dela se pode tirar, é o da experiência dos povos, que é nula, quando sacrificamos deliberadamente a verdade. Além dessa história imaginária, que podemos chamar de *estatista*, concorrem também para desfigurá-la muitos escritores, que se deixam arrebatados pelas suas paixões, criando uma artificialidade de consciência, exclusivo produto da imaginação. Torna-se assim um mistificador involuntário, criando uma fantasia, sem disso se aperceber. É esta uma das razões, pelas quais, o mesmo acontecimento histórico se acha relatado de formas contraditórias. É por êste motivo que o historiador não escreve a história coéva, de forma definitiva. Só depois das paixões adormecidas, dos temores apagados, num ambiente tranquilo e desinteressado, é que o homem pode tirar dos arquivos, documentos que esclarecem inteiramente a vida passada de cada povo. Aí se verá a inutilidade da mentira, que será escoraçada pela invencibilidade da evidência. O valor da história é, pois, função da sua veracidade.

Êste Instituto, alimentando a difusão dos conhecimentos de geografia e história militar do Brasil, obedeceu a uma orientação perfeitamente lógica, refletindo, ao mesmo tem-

po, a larga visão cultural dos eminentes camaradas do exército que lançaram esta luminosa iniciativa. De fato, sendo o homem um habitante da terra, é impossível estudar a sua vida, fora do palco da sua atividade. Eis porque a história e a geografia formam um bloco indissociável, quando pretendemos conhecer a vida humana, através da interminável cadeia dos episódios, que traduzem a sua multi-milenar transformação.

A geografia é a descrição da terra, que pode ser encarada sob um aspecto puramente físico; ou então, nas suas relações íntimas e profundas com os seres e as riquezas, que nela moram, ou com o homem, que dela tira tudo de que necessita para o seu sustento e para a marcha da civilização. É lógico, portanto, que, na sistematização dos seus conhecimentos, o homem tenha associado êstes dois grandes ramos dos seus estudos a um tronco, como são as instituições como esta, que, neste momento, descerra, para a minha entrada, os seus majestosos pórticos. Quanto à história, não é ela uma simples narrativa interessante, que faça deleitar a imaginação e entreter as horas vãs dos curiosos. Ela tem uma particular importância na vida da humanidade, porque, não sendo propriamente uma ciência, é uma síntese de todas elas. Ela tem, portanto, a sua filosofia, que se resume em uma série de princípios gerais. Ela guarda, na sua ilimitada capacidade, todos os elementos instrutivos da marcha demorada do homem, desde a sua mais recuada existência, até os nossos dias. Ela permite a decifração do passado, coroando a labuta incansável dos arqueólogos e panteólogos, abrindo aos olhos das gerações modernas, o livro imenso da vida humana, escrito nas profundas camadas do globo, na escuridão das tumbas dos povos primitivos ou nos sinais misteriosos das línguas desaparecidas.

A história liga o presente aos mais distantes tempos da vida terrestre, revelando esta cousa admirável, que é a certeza de que qualquer grande episódio político dos nossos dias, é o último elo de uma cadeia de fatos, cujo começo se perde nas primeiras idades humanas. É esta magnífica

concepção que fez Gustave Le Bon afirmar, em um lindo paralelo, "que o presente sai do passado, como sai a flor de uma semente", que, por sua vez, é dádiva de uma outra flor.

A história recebe, no seu seio opulento, os resultados de todos os esforços humanos, no grande campo sem limites, onde a inteligência faz o milagre dos maravilhosos inventos e surpreendentes descobertas.

Quando estudamos a história, dentro desta concepção profunda, verificamos que todos os fatos se desenrolam, obedecendo às relações lógicas que existem entre causas e efeitos. Nesta série ininterrupta de acontecimentos, está a aprendizagem humana, essa admirável marcha para a perfeição, de onde resulta o progresso e a civilização terrena. A história é a fonte de cultura dos povos.

Compreende-se, entretanto, que é impossível, na averiguação do significado dos grandes acontecimentos históricos, acompanhar qualquer deles, nas suas ligações com o mais longínquo passado, porque isso é irrealizável, dentro das faculdades humanas. Este princípio fundamental da história, se torna, desta forma, puramente acadêmico. Cada causa, produzindo um efeito, que, por sua vez, se transforma em causa geradora de outro efeito, vai, por esta contínua repetição, construindo a cadeia interminável de fenômenos sociais, cuja reconstituição é praticamente irrealizável. Por mais perfeita que seja a investigação do historiador, ela padecerá da inelutável contingência das limitadas possibilidades humanas.

Tôdas as revoluções, tôdas as transformações sociais, que parecem, à primeira vista, uma surpresa, um abalo inesperado, são, dentro do princípio geral estabelecido, um efeito lógico de causas distantes, com repercussão longamente afastada da sua origem, como o vagalhão que se quebra contra as praias e que vem da vastidão intérmina dos mares.

Dizia um notável filósofo que "uma das grandes dificuldades do conhecimento histórico, reside no fato de que o presente que nos cerca, e que nós vemos, é a criação de um remoto passado, que nós não vemos". Assim, os episó-

dios mais recentes da nossa vida nacional, como a independência, a abolição da escravatura, a república, o estado novo, a regeneração democrática, não fogem a êste princípio fundamental, pois as suas longas raízes se perdem no passado.

No período republicano, as convulsões revolucionárias perturbaram muitas vêzes a vida nacional, causando imensos e graves danos ao seu crédito, à sua reputação e à sua economia. Êsses acontecimentos não foram, porém, acidentais; estavam, e ainda estão, filiados a uma gênese histórica. Infelizmente, os criadores da república não se inspiraram nas lições do nosso passado, para a organização do sistema governativo do novo regime, sendo esta a causa dos males que foram referidos, não só com respeito ao Brasil, mas também em relação a todos os povos sul-americanos.

Os antecedentes históricos dos famosos pronunciamentos brasileiros remontam ao tempo colonial, quando os capitães-móres dispunham da vida e dos bens dos habitantes desta terra, como cousas de sua propriedade. A população do Brasil se dividia em dois grupos: opressores e oprimidos. Daí, também, duas mentalidades: a do déspota e a do escravo revoltado. Uma, de imposição; e outra, de sujeição. Dêsse longo conflito, nasceu a independência. Veiu o primeiro império, sem alterar, na essência, essa condição política nacional. Da continuação dêsse mesmo conflito, brotou o 7 de Abril de 1831. Veiu então o segundo império, que modificou profundamente o regime anterior, instituindo o parlamentarismo. Êste regime, abolindo a autoridade unipessoal e criando a responsabilidade governamental coletiva, perante o parlamento, permitiu a conservação da ordem no Brasil, durante dezenas de anos, até a queda da monarquia. Veiu a república e, ao êrro do presidencialismo, copiado dos Estados Unidos, seguiu-se uma fase de desordens, periòdicamente provocadas em quase todos os Estados da União. E por que ?

Era a escolha arbitrária de um sistema político, em desacôrdo com a psicologia do povo, que acendia o facho das sedições contínuas.

Aí, invertia-se a ordem lógica, que manda fazer a lei para o povo, adotando-se a absurda recíproca de se fazer um povo para a lei. A diferença de mentalidades entre os povos das duas Américas explica o êrro dessa adaptação forçada, que não passou, como seria de prever, de uma tentativa infeliz. Enquanto o povo da grande democracia americana, educado no alto respeito à autoridade e ao prestígio da lei, podia descansar à sombra do seu direito, no regime presidencialista, no Brasil, as cousas se passariam de modo bem diverso. Os povos da América do Sul, saídos da escravidão colonial, onde viviam sob um jugo terrível e tirânico, não podiam ter uma educação compatível com uma perfeita democracia, no regime que adotaram. Aquela mentalidade de domínio absoluto foi o apanágio dos caudilhos que substituíram os poderes das metrópoles.

Todos aquêles que se achavam depositários de qualquer parcela de mando, eram conduzidos ao abuso do poder, estimulados pelas influências hereditárias, provenientes dos avoengos, que só conheciam os mandamentos do arbítrio e do despotismo. Implantar na América do Sul o regime norte-americano, era o mesmo que criar, perigosamente, um exotismo, de consequências trágicas, como veio a acontecer. As influências ancestrais da história forneceram à mentalidade dos políticos os elementos para o renascimento dos sistemas abafados, temporariamente, pelo parlamentarismo.

Ocultos na sombra do presidencialismo, iriam ressurgir os régulos de outróra. Não havendo no presidencialismo indígena qualquer meio eficaz de conter os abusos do poder, a autoridade se tornava irresponsável e intangível. O conflito entre aquêles que queriam governar sem restrições, e aquêles que não abdicavam dos seus direitos de cidadãos livres, reacendeu-se com a mistificação dos políticos, e as revoltas, os motins e as revoluções encheram os 56 anos da vida da república. Esse conflito, que já fizera as guerras dos emboabas e dos mascates; que já fizera as inconfidências da Bahia e de Minas-Gerais; que fizera a revolução pernambucana de 1817; que fizera a independência e a Confederação do Equador, e que promovera o 7 de Abril, ainda

irá preparar os funerais do presidencialismo. É verdade que, nos primeiros anos do segundo império, a turbulência ainda se conservava em armas e pode perturbar a paz interna da nação. Era ainda a herança do espírito agitador provincial que inspirava êsses movimentos, nascidos das competições pessoais daquêles que buscavam no campo da violência e da luta armada, a decisão das suas contendias. Era o espírito do caudilhismo remanescente, como um éco retumbante do passado, que animava a alma ambiciosa dos aventureiros, em busca das aprazíveis posições de mando. Os motivos que provocaram tôdas as convulsões políticas do segundo império, não formavam um programa preconcebido, servindo de bandeira a tais movimentos. As idéias que surgiram durante os mesmos, não eram mais que fórmulas destinadas a enobrecer as reações causadas por simples divergências partidárias, ou, na maioria dos casos, por antagonismos pessoais. Uma luta regional e de interesses particulares, tomava um cunho de reivindicações nacionais. Naturalmente, os historiadores não se puseram de acôrdo sobre as causas que determinaram tais levantes, porque muitas delas eram fictícias, pois, como já foi dito, o programa revolucionário perdia o seu aspecto inicial e verdadeiro, para se transformar, progressivamente, em uma causa de fins mais nobres e elevados. Depois de 18 anos de contínuas lutas para a pacificação interna do Brasil, firmou-se o reinado da ordem, após a *revolução praieira de Pernambuco*, em 1849, onde o espírito sedicioso dos turbulentos se recolheu ao silêncio; e, durante 40 anos, o regime parlamentar conseguiu que o nosso povo vivesse e prosperasse em um sereno ambiente de paz e felicidade. A república substituiu, imprudentemente, êsse regime, que havia apaziguado o ânimo delirante dos ambiciosos, pelo presidencialismo, que lhe veio dar um novo alento e proporcionar-lhe um vigoroso estímulo, esquecidos que estavam os seus estadistas das lições experimentais da história. Desde que o presidencialismo foi instituído no Brasil, a democracia nunca passou de uma ficção, de uma aparência, de uma simples e bela fachada. Nunca a nação foi governada pelo

povo. No parlamentarismo, onde o gabinete ministerial é o executivo e onde se podem coligar todos os partidos, a nação é, indiscutivelmente, governada pelos representantes do povo, por um poder grupal, de responsabilidade coletiva, e jamais uni-pessoal, como no presidencialismo. O segredo do êxito obtido pelo governo monárquico consistiu exatamente em ter convencido a todos os ambiciosos inconscientes, que a ninguém era dado submeter os seus compatriotas à vontade discricionária de um só, isto é, ao despotismo. E esse princípio entrou pela alma do povo e atingiu os centros da sua vida instintiva. Isto está de acordo com o sublime pensamento de Gustave Le Bon: "Da vida intelectual, surgem as maravilhas da ciência, que determinam os progressos da civilização; mas, da vida instintiva, nascem as paixões e tôdas as lutas que perturbam a existência dos povos". O presidencialismo destruiu essa bela conquista do século passado e fez reflorescer o poder personalista, com o seu delírio de mando, que vinte anos de lutas tinham conseguido abater. Estas idéias, da minha exclusiva responsabilidade, e que ouse exprimir perante êste auditório, onde fulgem os valores exponenciais da grande e culta classe militar, representam uma longa meditação sobre os problemas políticos que estão sob a influência filosófica da história. Esta colaboração, de ordem mental, por minúscula que seja, no grau do seu valor e importância, está dentro do apostolado cívico, que acompanha qualquer agremiação de patriotas; está dentro dos exemplos de Benjamin Constant, quando prégava a cruzada da república, que nunca poderia ser menos tolerante que o regime abolido em 15 de Novembro de 1889.

A cultura da história obriga ao estudo da sua filosofia. Êste Instituto é um guardião dêste programa. Aqui, entretanto, se quiz limitar o amplo campo da história à região especializada do domínio militar. Não quer isto dizer que a história civil da nossa pátria esteja proscrita das suas atividades, porque é impossível separar os atos militares de um país dos seus atos políticos, tanto internos como exteriores, desde que as forças armadas constituem uma parte

da nação. Não há nenhum grande acontecimento político na história de um povo, que não tenha uma íntima ligação com as forças armadas; não que elas precisem ser deliberantes: bastam ser executantes do voto popular. Recorremos a grande obra de pacificação do Brasil, executada pelo glorioso Caxias, a quem se poderia dar o nome de patrono da nossa terra. Por este motivo, a história militar do Brasil se confunde com a sua história nacional. Este Instituto, cultor destes estudos, faz da sua tribuna um centro da sua divulgação, permitindo que a voz, que daqui partir, seja ouvida em todos os rincões, em todos os recantos das vastas regiões, que formam a nossa estremecida pátria. Obedecendo ainda à profunda e eloquente observação dos filósofos, esta casa immortalizou 50 nomes, na convicção sincera de que as almas dos que vivem, são formadas pelas almas dos que morreram e que — como diz Le Bon — “é em nós que elas repousam”. Honra a êsses imortais!

TASSO FRAGOSO

CEL. FELÍCIO LIMA

Incontestavelmente, o desaparecimento do saudável General Augusto Tasso Fragoso dentre os vivos constituiu uma grande perda para o Brasil e principalmente para o Exército Nacional.

Para o Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, do qual era o eminente extinto sócio fundador e benemérito, detentor da cadeira número 31, de que é patrono o historiógrafo General Bernardino Bormann, a sua falta foi sensível. Os seus consócios ficaram privados de suas luzes, daquela convivência que encantava, do brilho que resplandecia de sua elevada e instrutiva palestra — manifestação de uma ilibada inteligência e de uma vasta cultura militar, literária e científica.

As obras que legou à Nação, nas quais os seus camaradas e patrícios vão beber ensinamentos preciosos, são notáveis; eis o porque da sua vulgarização no exterior, principalmente na América Latina.

Ainda tenho em mente as palavras do General Gamelin, chefe da Missão Militar Francesa no Brasil, quando de sua crítica às manobras de Estado Maior, em 1920, realizada em Taubaté, São Paulo: “Tendes um chefe naturalmente indicado para vos guiar à vitória; capaz de honrar os exércitos mais aparelhados do mundo, não somente pela sua grande cultura, como, sobretudo, pela sua possante inteligência e notável faculdade de apreender com precisão os processos contemporâneos da guerra. Esse é o elegante General Tasso Fragoso...”

Tasso Fragoso, ainda muito jovem, abraçou a carreira das armas por uma vocação irreprímível. Dir-se-ia que aquêlê moço, de cultura precoce, que se impoz desde logo à consideração de seus colegas da tradicional Escola Militar da Praia Vermelha, seria, mais tarde, a fidalga e marcante figura que empolgaria os bons brasileiros, que o admiraram e que respeitam a sua memória, dados os sentimentos altruísticos de que era dotado.

Do Maranhão, donde era filho dileto, trouxe o seu espírito já formado no tocante aos acontecimentos que tiveram por finalidade abolir da nossa Pátria a monarquia bragançina. Tanto conseguira pelos estudos apurados, que visavam os interêsses da coletividade nacional.

Com o memorável movimento republicano de 3 de Dezembro de 1870, abriu-se um campo vasto à ação conjunta dos jovens propagandistas em difundir idéias liberais entre os brasileiros. Daí o motivo de um grupo de alunos da Escola Militar organizar, em 1878, um Clube Republicano, onde, em segrêdo, promovia sessões periódicas, com o objetivo de corresponder-se com sociedades congêneres.

Foram fundadores dessa agremiação, entre outros, Lauro Sodré, Siqueira de Menezes, Dantas Barreto, mais tarde oficiais generais do nosso Exército. Data, entretanto, de 1882 a perseguição às fôrças armadas de terra, devido ao papel saliente que alguns militares vinham tendo nas manifestações pró-República.

Mais tarde, entrava para essa patriótica sociedade Tasso Fragoso, cuja atuação no concernente à propaganda republicana tornara-se muito eficaz, em consequência da ligação profícua que exercia junto ao elemento civil.

Na histórica e humanitária petição dirigida à Princesa Izabel, aprovada pelo Clube Militar, no sentido de serem os nossos soldados desobrigados da missão de captura dos escravos e ao mesmo tempo pedindo que iluminasse a sua alma para daí partir o ráio de luz da liberdade aos cativos negros, Tasso Fragoso, em outro setor, teve participação saliente.

A 10 de Outubro de 1886, em face da *Questão Militar*, realizou-se no Rio uma grande reunião, tendo por principal escopo aprovar a moção apresentada pelo então Major Benjamin Constant, hipotecando inteira solidariedade aos Generais Deodoro da Fonseca e Visconde de Pelotas, que pleiteavam o restabelecimento dos direitos militares atinentes aos fatos desenrolados no Rio Grande do Sul. Nessa memorável sessão sobressaiu-se Tasso Fragoso, ao pugnar pela aprovação sem restrições do documento em aprêço.

Em 14 de Julho de 1889, reuniram-se defronte ao histórico Clube Tiradentes cerca de 400 propagandistas, em sua maioria moços acadêmicos, civis e militares, a fim de festejarem a data da tomada da Bastilha. Partiu êsse valoroso grupo, em passeata cívica, rumo ao Consulado Francês, para homenagear o pavilhão tricolor da liberdade, tendo à frente o ardoroso republicano Simões Lopes, então engenheiro, que empunhava a bandeira do Centro Republicano; quando os manifestantes entraram na rua do Ouvidor, foram inopinadamente atacados pela nefanda guarda negra. Houve uma reação denodada, tendo êsse punhado de bravos, encabeçado por Tasso Fragoso, repellido à altura os fascínoras, no que foi secundado pelos arrojados militares José Beviláqua, Anibal Cardoso e Saturnino Cardoso. Foi ferido em certo momento o engenheiro Correia Lopes, mais tarde brilhante oficial do nosso Exército. Êsse grupo, afrontando as iras do governo monárquico, acompanhara os moços pelas ruas da cidade, tornando comum a sorte e dispondo-se a todos os sacrifícios.

A 4 de Novembro de 1889, houve uma reunião em casa do Marechal Deodoro da Fonseca, da qual foi parte relevante o já Alferes-aluno Tasso Fragoso que, com sua lógica convincente, salientou a necessidade imperiosa da proclamação da República, cuja forma de governo constituiria a única salvação do Brasil, no que foi acompanhado pelos ardentes propagandistas Major Solon Ribeiro, Capitão Mena Barreto e pelo elemento civil, representado pelo parlamentar João Coelho. Ao retirarem-se êsses abnegados, Deodoro,

dirigindo-se a Mena Barreto e Tasso Fragoso, disse: "...nêsse caso, podem congraçar as fôrças".

Na noite de 9 de Novembro de 1889, em que o govêrno ofereceu um baile à officialidade do couraçado "Almirante Cochrane", foi convocada uma assembléia no Clube Militar; para tratar de assuntos da classe, ficando resolvido que a Benjamin Constant fôssem conferidos poderes ilimitados no sentido de ser desafrontado o Exército, menosprezado pelo govêrno monárquico. Aí teve papel importante Tasso Fragoso que, dando prova de inteira confiança na ação do querido mestre, alvitrou dar-se-lhe o mandato em aprêço, por aclamação, como justo prêmio ao seu elevado caráter e reconhecida dedicação à causa republicana.

Quando a officialidade da célebre 2.^a Brigada de Infantaria foi à Escola Militar da Praia Vermelha hipotecar a sua solidariedade a Benjamin Constant, em vista do vibrante discurso que proferira por ocasião da visita dos officiais chilenos, a oração patriótica de Tasso Fragoso provocou geral sensação e foi considerada pelo govêrno atentatória à disciplina militar, ocasionando censura, abertura de inquérito e exoneração do comandante do histórico estabelecimento militar. Também pronunciaram ardentes orações Mena Barreto e Saturnino Cardoso.

Como bem disse um escritor, a repetição de tais hostilidades era uma questão de tática dos officiais rebelados com as instituições vigentes, visando incompatibilizar a monarquia com o povo, apoiado pelas classes armadas.

A 24 de Novembro de 1889, aportava em Santa Catarina a corveta "Paraíba", trazendo a seu bordo uma comissão de officiais, da qual fazia parte Tasso Fragoso, a fim de conduzir preso ao Rio o tribuno Conselheiro Silveira Martins. Tal ato do Govêrno Provisório fôra um gesto elegante, tendo por finalidade manifestar ao digno chefe liberal a consideração em que era tido no Brasil, dada a sua grande influênciam no Rio Grande do Sul.

A propósito, é de ser lembrado o notável discurso pronunciado pelo Deputado A. A. da F. Mena Barreto, na memorável sessão da Câmara dos Deputados, de 18 de Se-

tembro de 1891: "...Perguntai, senhores, aos principais arautos dessa gloriosa jornada, Anibal Cardoso, Almeida Barreto, Hermes da Fonseca, Clodoaldo da Fonseca, Pedro Paulino, Tasso Fragoso e outros, quem fôra à casa do invicto Marechal Deodoro, convidá-lo, em nome dos republicanos do Sul, para se pôr à testa da revolução, a fim de esmagar a ditadura ali estabelecida pelo Conselheiro Silveira Martins, dizendo-lhe, mais, que o Exército dos Pampas morreria com S. Excia. em defesa da Pátria ultrajada ?!"

Numa correspondência do ilustre propagandista Marechal Ilha Moreira, verifica-se a seguinte declaração do fogoso patriota Simões Lopes: "...Começara a prestar exames do último ano, na Politécnica, quando me senti atraído pelo movimento revolucionário republicano prestes a explodir. Entre vários jovens, nossos inseparáveis companheiros nos comícios, mais se destacaram Anibal Cardoso, Saturnino, Beviláqua, Tasso Fragoso. Êste já se revelara o tipo completo do soldado-cidadão, pela fortaleza moral, intelectual e física, que caracterizava grande parte da geração militar de então. Tasso colhia, nas Escolas Superiores, adesões à lista de um pacto de sangue — pela República ou morte..."

Em conseqüência do Golpe de Estado de 3 de Novembro, assumiu a direção do País o inolvidável Marechal Floriano Peixoto. Por uma questão de despeito inqualificável, explodiu no Rio Grande do Sul a guerra civil federalista, seguindo-se a revolta da Armada.

O Marechal de Ferro, intimado pelos revoltosos a deixar a chefia do govêrno, respondeu com aquela austeridade que lhe era peculiar: "Desta cadeira, só duas fôrças são capazes de me tirar — a lei ou a morte". Daí a necessidade de cumprir o dever supremo de consolidar a República !

E a mocidade civil e militar da Nação abraça a causa legalista. Formam-se batalhões patrióticos acadêmicos, com o principal objetivo de defender a República, ameaçada de sucumbir, praticando tantos feitos de bravura que jamais seriam esquecidos, mas lembrados com admiração e respeito, pelas gerações vindouras.

Os revoltosos tentam, certa noite, tomar posse de toda a cidade de Niterói; porém, lá encontraram, na Ponta da Armação, uma força legalista, constituída em parte por acadêmicos e empregados do comércio, formando uma valente unidade patriótica. O inimigo é repellido, após luta mortífera e, dentre os heróis caídos na pelêja cívica, encontrava-se o então 1.º Tenente Tasso Fragoso que, ferido gravemente, pelo ardor e bravura com que enfrentou o inimigo traçoeiro da legalidade, é retirado do campo da luta em estado de côma.

Tasso Fragoso, batendo-se nêsse memorado 9 de Fevereiro de 1894, com incalculável heroísmo, firmara com o seu precioso sangue, a base das instituições democráticas proclamadas pelo levante de 15 de Novembro de 1889. Por isso a sua promoção por ato de bravura e a estima e admiração em que era tido pelo imortal Marechal Floriano Peixoto.

Consolidada a República, seguiu-se um período relativamente calmo, até que surgiu a campanha da Aliança Liberal em contraposição aos políticos que, abusando da liberdade proporcionada pelo regime democrático, procuravam na esfera astuta dos partidos ludibriar o povo no seu mais patriótico dever cívico — o exercício sagrado do voto.

Assim é que, a 3 de Outubro de 1930, vindo do Rio Grande do Sul, um movimento revolucionário se alastrou por todo o Brasil, tendo como fator preponderante grande parte das forças do nosso Exército.

O povo da Capital Federal, apoiando êsse golpe, apela para os nossos generais, no sentido de serem estabelecidos os princípios liberais, pregados com incontestável esforço pelos propagandistas republicanos de outrora. Tasso Fragoso, tendo grande responsabilidade na implantação desses princípios, surge à frente de um grupo de bravos e intima o então presidente a deixar o govêrno, a fim de ser pacificada a Nação.

Deposto o govêrno naquêle histórico dia 24 de Outubro, forma-se a Junta Governativa, da qual foi presidente, por louvável gesto de respeito e gratidão dos seus companheiros de luta, o patriota e filantropo General Tasso Fragoso.

A Junta Governativa simbolizava, naquêlê momento, a figura mais bem acabada do cidadão que não mede sacrificios no amor à sua gente, dando em holocausto a preciosa vida em defesa de sua Pátria. Ela não era oriunda de nenhuma casta, visto como vinha trazendo sôbre os ombros todo o pêso de sua nacionalidade.

Leal e magnânimo, pôde apressar a vitória na luta pelos ideais reivindicadores, não pela fôrça bruta e sim pela habilidade com que agiu. Deliberou com afeto e carinho, premeditando soluções rápidas para chamar à ordem, sem efusão de sangue, os desviados do amor pátrio. Êle foi o árbitro dos objetivos colimados, obtendo a pacificação salvadora pela tenacidade com que soube vencer e pela coragem que poderia sucumbir à pressão da fatalidade !

E, entregando o poder ao então ditador, imposto à época pela Nação que, seja como for, se levantou com armas na mão, o presidente da benemérita Junta firmava o princípio salutar de que o militar deve, na alma, sentir mais a visão da sua nacionalidade que a fôrça dos interêsses subalternos.

É oportuno lembrar a histórica frase do patrono do nosso Exército, o glorioso Duque de Caxias: "...o militar autêntico deve ser mais a consubstanciação de sua nacionalidade que a representação de sua própria classe".

E na passagem da preciosa data de 24 de Outubro, o nosso Instituto rende um preito de alta e carinhosa homenagem ao invicto brasileiro General Tasso Fragoso que, como seus diletos companheiros, General João de Deus Mena Barreto e Almirante Izaías Noronha, dignos membros da nobre Junta Governativa, soube, com firmeza, conduzir esta grande porção da América do Sul ao almejado caminho da ordem.

Finalmente, muitos outros grandiosos feitos de abnegação marcam a carreira do patriota magnânimo, que sempre dizia ter um pensamento constante, um amor, uma verdadeira idolatria pelo Brasil. Sim, porque jamais a vaidade e o orgulho falaram mais alto em sua alma que o sentimento do amor à Pátria !...

SALDANHA DA GAMA

Lida em Campo Osório a 10 de Abril de 1946

OLIVEIRA BELLO

O seu nome e a sua memória evocam sempre a época mais vibrante do regime republicano nacional. O seu nobre e impoluto caráter, rígido e leal, lembra, sem ênfase, o dos celebrados varões de Plutarco. A sua personalidade viril, culta, dedicada exclusivamente à profissão, devotada à classe e extremada pela Nação, que defendera com sinceridade, inteligência, bravura e desprendimento da vida, através das tôrvas crises políticas e morais que a têm perturbado, constitue, sem dúvida um elevado exemplo, um precioso estímulo e uma excelente norma a seguir, para bem servir à Pátria.

Sem ser perfeito foi um homem completo. Robustez, beleza, porte elegante, talento, competência profissional, esmerada educação, polimorfa cultura, coragem e bravura, senso de brasilidade, pronunciado e são espírito militar, elevada moral, espírito artístico e moderadamente sentimental, tudo isso o fez possuidor de um raro complexo de qualidades, atributos e virtudes, que sabia aplicar apropriadamente, resguardando as linhas primaciais do seu caráter. A sua vida profissional foi um livro aberto para a Marinha que, bem cedo, começou a conhecê-la, desde quando Saldanha da Gama, em seus verdes dezoito anos de idade e no primeiro do seu oficialato, se destacara no cêrco, combate e tomada de Paissandú, onde, sob o comando do heróico Mariz e Barros, sagrou-se um destemido e um bravo. Em seguida acompanhou a sua eficaz e aguerrida ação, nas san-

grentas águas do Paraguai, em vários prélios, em um dos quais foi ferido e revelou-se herói.

Mais tarde vibrou com os louros que êle marecidamente colheu nas diversas e importantes comissões que desempenhou, no país e no estrangeiro, e nas quais evidenciou, em alta escala, as suas aptidões profissionais e culturais. E, por fim, estremeceu de pesar quando teve conhecimento da sua trágica e heróica morte, que muito pranteou e ainda sente, restando-lhe o confôrto de que a perdeu, lutando por uma justa causa e em holocausto à Pátria, que tanto amava.

Não há na sua afanosa vida, reflexos de ambição, cobiça, interêsses e felonias. Mas, há insofismáveis provas de simplicidade, elegância de gestos, nobreza de atitudes, desprendimento de posições, renúncia de interêsses, lealdade, sinceridade, abnegação de sacrifícios e ausência de ódios. E, o que mais êle apreciava nos homens era, tão somente, um sólido e nobre carater e um bom coração, semelhantes aos seus, porquanto sabia o quanto custava mantê-los íntegros no turbilhão das vaidades, competições e interêsses da vida geral. Também lhe eram caros e apreciados o respeito à verdade, o zêlo pelo cumprimento dos compromissos e o valor da palavra, expressa ou escrita.

Vivia mais do próprio juízo, fruto de sua boa consciência, da sã moral e dos princípios religiosos da sua esmerada educação, que filtrava serenamente, do que do falaz conceito dos homens, aturdidos de paixões e interêsses. Era um perspicaz observador, retraído e meditador, que intuía com facilidade e lucidez, e concluía com precisão, exprimindo-se com estilo, síntese e clareza.

Poliglota e alicerçado em variada cultura, em selecionados meios que bem o compreendiam, difundia, com propriedade e discrição, seus diversos conhecimentos profissionais, científicos, históricos e filosóficos, sempre em linguagem simples e escorreita.

Imbuído de verdadeiro espírito militar, julgava que a finalidade precípua de todo militar se confinava na defesa da dignidade, soberania e integridade da Pátria, caben-

do-lhe, também; garantir o sistema do regime político, o governo legalmente constituído e a ordem pública, respeitando as leis e as boas tradições e acatando as autoridades legais. E, fiel a estes princípios, durante trinta anos sucessivos, concientemente os respeitou e por êles norteou a sua vida profissional e militar, desviando-se dêles sòmente, em dezembro de 1893, quando por determinadas razões, aderiu à Revolta da Armada.

Apolítico que sempre fôra, servira ao Império com lealdade, nobreza e dignidade, e respeitava o Imperador com o merecido acatamento devido às suas inegáveis virtudes e predicados, e sábia ação política. Nunca o lisonjeara nem o cortejara, e tão pouco lhe hipotecara apóio. E ao regime, jamais se extremara em defendê-lo, embora o acatasse e a êle servisse como lhe cumpria fazer, conservando-se, sempre, alheio à política militante.

*

*

*

Obra humana, que era, não poderia ser perfeito. Teria que errar e foi o que lhe sucedeu, quando aderiu à Revolta da Armada, depois de haver permanecido neutro, durante três meses. Certas razões, que considerava nobres, justas, patrióticas e imperativas, o compeliram a dar tal passo, embora tardiamente. Não poderia assistir inerte ao aniquilamento da Esquadra, com a derrota da Revolta, que percebia iminente. Sem ambições e ódios, resolveu partilhar de sua sorte e tentar ainda salvá-la, auxiliando-a com os escassos elementos de que ainda dispunha e o seu incontável prestígio moral.

Mas subpretícios desentendimentos, entre os revolucionários dos setores do sul, obrigaram o seu abandono na baía de Guanabara à frente daquêles elementos, para resistir à Esquadra Legal, recém-organizada. E, na iminência de ser vencido e cair nas mãos do vencedor, que bem poderia o não respeitar e, até mesmo, lhe não poupar a vida, resolveu, sem capitular, abandonar aquela sede, apenas com os seus fiéis comandados, e rumar para o Sul, com o nobre

intuito de acautelar o destino dêstes e isentá-los do rancor dos seus adversários.

E foi o que fez, conforme lhe permitiram as novas circunstâncias tão cheias de perturbações. Já desligado dos compromissos com os revoltosos da Armada, ao fim de alguns meses, acabou aceitando a chefia do movimento revolucionário, operante no Rio Grande, dêse fevereiro de 1893, que vinham tenazmente combatendo um regime positivista-ditatorial, aí violentamente exectuado e auxiliado pelo govêrno federal, a fim de substituí-lo por outro, liberal e ainda republicano, porém parlamentar.

Reorganizou aquêles revolucionários, levou-os novamente à luta, travou vários combates, em alguns dos quais saiu vencedor, porém, acabou caindo numa horrenda cilada, onde depois de haver lutado heroicamente, foi ferido, vencido, morto e seu corpo ultrajado por cruento inimigo.

E, assim, acabou, tràgicamente, a vida do Almirante Saldanha da Gama que, fiel ao seu nobre carater, procurou cumprir os seus pesados compromissos e, acima dêles, o sublime juramento de "lutar até à morte", batendo-se por um justo ideal e impellido tão sòmente por acendrado amor à Pátria.

Foi um homem excepcional, na sua raça e na sua época, um grande marinheiro, um bravo e um herói, e finalmente, um elevado expoente de moral e de cultura, que honrou, sobremodo, a Pátria, e soube morrer.

Homenageemo-lo, com sincero respeito, conforme merece, e perdoemos os seus inimigos e adversários. Hoje, com a póstuma gratidão da História, que não falha, embora possa vir tardia, e sobrepaira às paixões dos homens, Saldanha da Gama, na expressiva data do seu centenário, figura, com justiça e honra, entre a dúzia dos grandes brasileiros e ao lado dos liberais, que foram José Bonifácio, Tiradentes, Caxias, Tamandaré, Osório, Mauá, Benjamin Constant e Rio Branco, expoentes máximos da raça. Glória à sua heróica memória.

UM "AVANT LA LETTRE" DE ESTUDOS SÔBRE
TRANSPORTES FLUVIAIS

REUNIÃO PARA ESTUDO DOS PROBLEMAS
DA BORRACHA

3.^a Comissão — Transportes

NOTAS TAQUIGRÁFICAS.

Reunião em 25-7-46,
às 10 horas

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Vamos dar início aos nossos trabalhos.

Ouviremos hoje uma exposição do Sr. Coronel Francisco Jaguaribe Gomes de Matos.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Sr. Presidente, o nome do Sr. Coronel Francisco Jaguaribe Gomes de Mattos é sobejamente conhecido no Ministério da Viação e nos meios militares, principalmente nos setores relacionados com os Serviços de Geografia do Brasil. S. Ex. foi membro efficientíssimo da Comissão Rondon, pontilhando aquêles invios sertões de Mato Grosso e do Amazonas. Dedicou-se extremadamente ao estudo dos nossos rios e das nossas bacias hidrográficas, tendo tido brilhante atuação em convenções internacionais, como teve ocasião de fazer presente à Comissão de Revisão do Plano Geral de Viação do Ministério da Viação. Devota tanto amor ao problema do aproveitamento das nossas bacias hidrográficas e de nossos rios que, recentemente, indo ao sul de Minas, para descansar, aproveitou a oportunidade para proceder a um

estudo das cabeceiras do S. Francisco. Assim "descançou" de seus empreendimentos relativamente à Carta do Mato Grosso, da qual atualmente é chefe.

Na Comissão de Revisão do Plano Geral de Viação, graças à atuação de S. Ex., ficou fixado o princípio — aceito, inclusive, por S. Ex. o Sr. Ministro Edmundo Macedo Soares e Silva — de que, na revisão do plano, deve tomar-se como elemento primordial, para a coordenação dos transportes, os nossos rios e as bacias hidrográficas. Passam êsses elementos a fazer parte, de modo racional, lógico, do entrosamento de todos os nossos planos de viação, quer ligando estradas de ferro entre si, quer estradas de rodagem, facilitando o caminho para o interior.

É grande a satisfação que experimento, nesta hora, por ter sido o intermediário a quem coube formular um convite ao Sr. Coronel Jaguaribe de Mattos para comparecer a esta Comissão, proporcionando-nos uma lição sob todos os pontos de vista preciosa.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Realmente é geral e bastante grande a simpatia com que recebemos o ilustre brasileiro e o ouviremos sôbre assunto de tal magnitude.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Sua exposição nos prestará grande auxílio e nos habilitará a levar a bom termo nossa missão no particular.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATOS — Sr. Presidente e Srs. membros da Comissão de Transportes.

Fui ontem surpreendido com o convite do meu ilustre confrade Dr. Vicente Brito Pereira Filho, que já presidiu a Comissão de Revisão do Plano Geral de Viação do Ministério da Viação (órgão a que tenho a honra de pertencer desde o passado Ministério, quando ocupava a pasta o Sr. Professor Maurício Joppert), no sentido de comparecer a esta Comissão, afim de prestar a colaboração de meus modestos conhecimentos e experiência.

Agradeço imensamente os têrmos da apresentação com que acaba de me distinguir o Dr. Vicente Brito Pereira Filho, que usou de palavras extremamente...

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Sinceras.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATOS — ..sinceras, sem dúvida, mas generosas, muito desvanecedoras para mim, porque partem de um ilustre engenheiro que é um devotado servidor da Nação.

Devo frizar que, como Chefe de Serviços Técnicos, na Comissão Rondon, minha atividade se tem desenvolvido mais no escritório, embora tenha percorrido grande parte do sul do país e de Mato Grosso. Por minhas mãos vêm passando as cadernetas de campo, os croquis sertanejos, etc., os relatórios de todos os expedicionários, material que desenvolvo gráficamente, que leio, anoto e reduzo a cartas. Tenho colhido vasta documentação ainda no estrangeiro, nos arquivos de Portugal, França e Espanha. Minha biblioteca particular que comecei a organizar ainda como colegial, é especializada sobre o Brasil e contém muitas obras antigas, algumas notáveis e já muito raras. São elementos que reuni paciente e custosamente, na esperança de que serviriam um dia para o bem da Nação.

Sinto-me sobremodo honrado em comparecer a esta Comissão e em prestar aos meus distintos camaradas, entusiastas do problema do transporte, os esclarecimentos e explicações que me forem possíveis.

Preliminarmente direi que estou de perfeito acôrdo com o Sr. Ministro Edmundo Macedo Soares e Silva quando S. Ex. diz que não temos, no Brasil, um sistema de viação.

O trabalho que ora formalizo, tão bem amparado pelos companheiros da Comissão de Revisão do Plano Geral de Viação, consiste num projeto visando integrar nossos rios e nossas bacias hidrográficas não como linhas acidentais mas como linhas-tronco de nosso sistema de transporte.

A esta altura cumpre-me declarar que o sistema atual, se assim se pode chamar, estará totalmente errado se o encarmos sob os rigorosos princípios da economia produtiva. Ele tem sido construído em circunstâncias difíceis, cada setor dando a contribuição de uma pequena parcela na limitada região que pode explorar. Seria injustiça não ressaltar o valor

dos técnicos que construíram nossas ferrovias, algumas das quais ocorrem como padrões de glória da engenharia brasileira. Jamais se instituiu entretanto um plano de conjunto, visando o benefício geral do país.

E não é difícil explicar a razão dessa anomalia. Como sabemos, o Brasil não é um país inteiramente conhecido. Se eu tivesse de emitir um conceito geral sobre o Brasil, diria que somos uma Nação cuja média de civilização pode ser enquadrada no século XVII. Quando assim me expresso não serei, como alguns podem pensar, exagerado ou depreciador, mas recorro a parte inculta, desconhecida, que tanto pesa na balança de nosso atraso.

Nossas costas são exploradas e conhecidas e desfrutam uma civilização que não se estabeleceu definitivamente, como acontece, aliás, em toda a América, segundo minha opinião, — mesmo nos Estados Unidos, — porque a verdadeira civilização, como é sabido, começa quando acaba a indústria extrativa, quero dizer, quando esta não é o penhor essencial da vida da Nação. Enquanto vivermos do que a natureza nos dá, seremos um país sujeito a circunstâncias eventuais que nos podem derrubar de um momento para outro. Somos testemunhas da tremenda crise que sofreu a América do Norte ao término da outra guerra. Ela proveio precisamente da exagerada aplicação da máquina ou seja da fabricação intensiva, com apóio nos recursos naturais do país. Os trabalhos agrícolas foram pouco a pouco absorvidos pelos trabalhos manufatureiros. Os camponeses abandonaram a faina rural e correram para a cidade onde os salários eram fartamente compensadores. Por outro lado, os industriais assim empenhados, subestimaram a capacidade de reabilitação das indústrias européias e, terminada a guerra, persistiram no mesmo labor. Resultado: um acúmulo enorme de produtos manufaturados sem possibilidade de exportação nem de aplicação do país, crise; com todo o cortejo. Lá como aqui, o "contrôle"; entre os campos e as cidades não é perfeito, embora os Estados Unidos estejam num estado de adiantamento que estamos longe de atingir.

Nossa rede de viação está incompleta. Para isso está sendo feito um plano geral.

Preliminarmente devo acentuar um ponto que me parece necessário: o grande inimigo da viação, o inimigo n.º 1, é a baldeação. Muitas vêzes pagamos mais para colocar uma mercadoria no Cais do Pôrto, ou melhor, para embarcá-la no navio, do que para transportá-la até a Europa. Direi que o nosso sistema de carga e descarga e armazenagem constitui verdadeiro parasita que, como uma lagarta, atira-se ao brôto da árvore para impedi-la de desenvolver-se, até matá-la. Temos de eliminá-lo.

Quando, no interior, o sistema de viação consegue, através de rios, de estradas de ferro e de rodagem, passar uma mercadoria de um centro para outro, isso constitui motivo de grandes alegrias, de verdadeira festa. Abriu-se uma nova via. Mas quando essa via se encorpa, pelo aumento do tráfego, tôda a gente a maldiz e chega a detestá-la. O fato é indiscutível.

As viagens pelo Madeira, da Bolívia, quando se abriram as primeiras comunicações, foram motivo de profusa alegria. Hoje, entretanto, sentimos que o Amazonas, de um lado, e a Bolívia, de outro, estão servidos por um mau sistema de viação, para o intercâmbio que ambos aspiram.

No projeto que estou elaborando para submeter ao exame dos meus colegas da Comissão Revisora do Plano Geral de Viação, o Rio Amazonas entra como um TPF, isto é, uma linha tronco no sentido do paralelo e fluvial. É uma linha tronco essencial, leste-oeste, mas fluvial.

Farei uma revelação à Comissão, para que se possa avaliar bem a importância do serviço de navegação que o rio Amazonas comporta. Se imaginássemos o rio Amazonas sêco, pergunto aos Srs. membros da Comissão: que aconteceria? E vou, eu próprio responder: o mar invadiria a terra até as proximidades de Manaus, e isso porque — pouca gente o sabe — o fundo do leito do Amazonas está, quasi em tôda a sua extensão, abaixo do nível do mar, pelo menos até as proximidades da capital do Estado que tem o nome do grande rio.

O Rio Amazonas, até Manaus, como todos os Senhores sabem, permite a navegação dos grandes transatlânticos. Ele pode oferecer permanentemente um canal livre de 20 m. de profundidade. A questão consiste, apenas, em policiar-se — podemos dizer assim — o seu canal principal para que não haja a formação de bancos ou o leito não seja entulhado por troncos, árvores, etc.

Necessitamos, no rio Amazonas, de alguma coisa parecida com o que existe no canal da Baía de Guanabara ou nos portos de Antuérpia, Hamburgo, etc., onde êsse serviço de policiamento se faz permanentemente.

O Senador ALVARO ADOLFO — Em Buenos Aires, também.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATOS — Exatamente. O pôrto de Iquitos, no Perú, é uma base naval, de guerra, e, como é do conhecimento geral, no Havre ou em Cherburgo, em qualquer dos grandes portos da Europa, despacham-se navios, diretamente, para Iquitos. Toma-se a passagem num daquêles portos, e o navio atravessa o Atlântico, sobe todo o Amazonas brasileiro, passa pela cidade fronteiriça de Tabatinga e chega a Iquitos.

Esta é, pois, uma via de comunicações sem parêlho em todo o mundo. O sistema Amazônico, natural, nada fica a desejar, em relação a qualquer outro, inclusive o mais avançado, o da Alemanha, com sua rede imensa de canais, pelo qual, com a contribuição dos sistemas Francês, Polonês e Russo, se pode ir desde Brest, na costa da Bretanha, na França, até o Volga e por êste até o Mar Negro, sem se lançar mão dos meios de transportes terrestres. O Amazonas é, porém, um sistema isolado. As conclusões que preparo para a Comissão Revisora do Plano Geral de Viação, e agora ligeiramente descritas, visam mostrar a importância dos rios, hoje completamente abandonados no Brasil. É mister estudá-los e ligá-los, nem que isto nos custe muito caro e que exija muitos decênios de anos para completa execução.

Parece que, sendo o maior defeito do tráfego a armazenagem e a descarga, enfim, as operações de baldeação, todo o segrêdo da imediata solução do problema, no nosso

país, consiste em estabelecer um sistema de ligações mecânicas desses meios de transportes. Tais ligações estão sendo estudadas, na Comissão de que faço parte no Ministério da Viação. Penso que deve ser constituída uma comissão técnica, onde de direito, para projetar e executar imediatamente os tipos de barcos e dos grandes guindastes que possibilitarão essa ação mecânica. A ela prestarei o meu concurso incondicionalmente.

Há outros sistemas como o empregado no Congo Belga, onde vemos o serviço de barcos terrestres e aéreos. O barco se engrena em um ou em mais de um trilho e é puxado através da cachoeira, para continuar viagem no outro lado.

Também o barco corre por uma linha aérea, desce ou sobe mecanicamente, conduzido por meio de cabos, para vencer o obstáculo. Por vêzes o próprio motor do barco opera a travessia por terra.

O essencial é que não haja baldeação. Temos de colocar ou o barco dentro do veículo terrestre, o que é quase sempre viável, ou o veículo dentro do barco, nos casos de grande massa d'água. Essa solução que trago ao conhecimento desta Comissão, é uma velha aspiração que nutro. Quando era tenente, passei um telegrama — e já lá vão mais de trinta anos — ao então meu colega, hoje General de Divisão da Reserva, Julio Caetano Horta Barbosa, ao assumir êle a direção da Estrada de Ferro Alcobaça-Praia da Rainha, aconselhando uma dessas duas soluções: ou pôr o trem dentro do barco ou o barco dentro do trem.

Acho que é solução realizabilíssima. É mister, preliminarmente, engrossar o tráfego fluvial. Vemos o caso do Reno, em cujo leito as embarcações formam verdadeiros comboios fluviais. Os barcos são ligados aos lados do rebocador — a joujo, como se diz entre nós — ou são puxados. Alguns dos nossos rios comportam a primeira solução, como é o caso do Rio Grande, formador do Paraná, outros não permitem, pelo menos em certos trechos, como o Araguaia. Para isso precisamos de tipos de barcos simples mas sólidos, de construção metálica, com alças, de modo a permitir rendosa navegação e, naquêles lugares onde os bar-

cos não possam vencer o rio, pelos seus próprios recursos, o emprêgo de outros meios — mediante instalações previamente feitas nas margens. Nas regiões de cachoeiras, vencidas por estradas de ferro (estradas aliás que não devemos destruir, embora saibamos que outra deveria ter sido a solução técnica), precisamos aproveitá-las. Teremos de construir tipos de barcos pequenos que se ingrenem no trem fluvial, e que possam ser alçados e postos em cima dos vagões de lastro das estradas de ferro e até mesmo em cima de caminhões, conforme o caso. Se adotássemos essa solução, simplificariamos de maneira extraordinária o problema dos transportes.

No caso, por exemplo, da Madeira-Mamoré, os fretes eram tão elevados, tão exagerada a armazenagem, tão complicada a burocracia, que os seringalistas preferiam enfrentar as cachoeiras, com perigo mesmo de vida, a despachar seus produtos pela Estrada. Não sei como está a questão atualmente, depois que a estrada evoluiu sob boas administrações. Temos o exemplo, a propósito, da Estrada de Ferro Alcobaça-Praia da Rainha, que ficou interrompida devido a essas mesmas dificuldades, que ainda se tenta vencer.

A verdade é esta: tôdas as estradas que saltam cachoeiras, tendem a morrer, e isso só não acontecerá se conseguirmos, por êsses recursos que lembro, dar-lhes novos meios de vida. Sucede que, em tese, a carga de um barco não dá para encher um trêm, mas, apenas, um ou dois vagões; e a composição ferroviária com dois vagões é uma composição condenada, anti-econômica. É mister portanto aumentar o tráfego fluvial (maior composição de barcos) como já mostrei e faz a baldeação automática.

Penso que a solução definitiva seria a construção de canais, embora as cachoeiras possam ser vencidas por estradas de rodagem, para que a carga do barco continue a ser transportada, em qualquer tempo, de um lado para outro.

O Brasil, até hoje, não possui um tipo econômico de barco, e podemos mesmo considerar vergonhoso aquilo que

apresentamos como o nosso sistema de viação. Tudo é precário.

Animado por um espírito como o do Ministro Edmundo de Macedo Soares e Silva, meu antigo companheiro, eu me proponho levantar a questão, embora me falte a necessária competência, procurando dar as linhas gerais que nos ajudem a realizar, de uma vez, um sistema de viação, no Brasil,...

O Senador ALVARO ADOLFO — Orgânico.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — ...orgânico, sim e graças ao qual as mercadorias sejam transportadas por um preço acessível. Sobre este ponto, cabe dizer que na Inglaterra é considerado como falho qualquer sistema de negócio em que o transporte entre com mais de 1/3 do valor da mercadoria. No caso do Brasil, quantos e quantos casos existem, em que o transporte é mais caro do que o próprio valor da mercadoria.

O Senador ALVARO ADOLFO — Na Amazônia, nem se fala.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — É um absurdo que corresponde à morte da capacidade econômica de um país. Não tem direito de fazer negócios, uma nação que coloca o custo do transporte como concorrente do preço da mercadoria. Que diremos, quando esse custo é ainda mais caro do que o da própria mercadoria?!

No programa a apresentar ao Ministério da Viação, faço um ligeiro histórico da questão dos canais, para sustentar a tese de que não existe país civilizado que não tenha começado pela navegação fluvial. Não há exemplo igualmente de país que tenha progredido sem navegação fluvial.

Nossa situação é esta: ou o Brasil faz essas linhas para o interior, ou, positivamente, não irá para diante. (*Muito bem*). Somos um país — e já o disse em mais de uma oportunidade, em reuniões e conferências — que teve a ventura extrema de possuir seus desertos limitados pelos desertos de outras nações. Mas estes, para elas, já acabaram ou estão cabando e para nós continuam.

Temos, por conseguinte, de levar, com patriotismo, a produção nacional a tôdas as fronteiras, do contrário a invasão econômica será fatal. Já observamos que em algumas fronteiras — e como se trata de assunto delicado, não o quero desenvolver agora — o nível econômico brasileiro é muito mais baixo do que o do vizinho. Isto é prenúncio de domínio e de influência. Teríamos de nos conformar se o nosso país fôsse o mais atrasado, mas assim não acontece. Nessas condições, cumpre à nossa geração fazer alguma coisa pela geração futura, isso é, o transporte definitivo, que terá de ser feito, em alguns casos, por linhas artificiais diretas e em outros com o aproveitamento de nossos rios, de maneira, principalmenté, que possamos ter comunicações do norte para o sul e do este para o oeste.

As experiências adquiridas na Comissão Rondon vieram mostrar as grandes possibilidades que oferecem os rios do interior.

Quando encaro êsse assunto e me lembro da França, da Alemanha e de outros países, divididos por meio de canais navegáveis por todos os lados, penso no trabalho hercúleo que teremos de enfrentar. No quadro dentro da tese que tive a oportunidade de apresentar em Portugal ao 3.º Congresso Internacional de História das Ciências, mostrei que a América do Sul (principalmente o Brasil) é cortada por numerosos rios, de vertentes opostas, porém, unidos pelas cabeceiras ou mediante braços de captação, formando trinta e tantas ilhas. Até hoje não foi aproveitada convenientemente esta sensacional revelação. Devemos fazer um levantamento sério das zonas que apresentam ligação por água, embora ainda sem navegação, para estudar a possibilidade dessa navegação, a fim de que um dia elas se transformem em vias de efetivo trânsito.

Por outro lado, no projeto que apresentarei ao Ministério da Viação, levanto essa questão que se prende ao problema da navegação — a arborização.

As florestas estão sendo devastadas porque não possuímos combustível; não aproveitamos o primeiro combus-

tível — a hulha branca, a qual estará destinada a perder de valor ou mesmo a desaparecer, se continuarmos a consumir as florestas. É um círculo vicioso do qual devemos sair. É um crime substituir as nossas florestas seculares e até milenares, por efêmeros eucaliptos. Aspecto urgentíssimo é o de ligar o problema da navegação ao do aproveitamento da força elétrica das grandes cachoeiras. Fiz ver aos meus colegas no Ministério da Viação que no planalto existem rios de saltos formidáveis, cujo potencial dá para eletrificar, pelo menos, metade da zona do norte do país. Temos o saldo do Utiarití, de 90m. de largura e 80m. de queda vertical; o salto Belo, de 100m. de largura e 40m. de queda vertical, distantes um do outro apenas 10 Kms.; o salto da Mulher, a 95 Kms. para o S. do primeiro, de 20m. de largura e 15m. de queda e o salto Bonito a 80 Kms E.SE., de 30m. de largura e 20m. de queda. Só nêsse conjunto de quatro saltos teremos uma capacidade de energia elétrica suficiente para manter linhas para ligar o norte ao sul do país. Se aproveitarmos essa energia poderemos tornar mecanicamente eletrificados os transbordos dos barcos de uma para outra vertente. O essencial é fazer, desde já, o estudo para os diversos casos de transbordo, vencendo cachoeiras nos rios já navegados. Os chineses adaptaram rodas aos seus barcos, construindo, nas cachoeiras dos rios, comportas com taludes de desnivelamento. Venciam as cachoeiras e até as vertentes de opostas cabeceiras, levando os barcos até perto das rampas e depois puxando-os com cordas, saindo do outro lado.

Impressiona, quem viaja pela Bélgica, pela França, pela Holanda, ver canaletes de três ou quatro palmos de profundidade sôbre os quais trafegam batelões de muitas toneladas de carvão, madeiras, etc. não raro puxados por cavalos ou trens *Decauville*, nas margens.

No Brasil dizemos que um rio não é navegável porque não dá passagem franca para um barco. Entretanto, na França, na Bélgica, na Alemanha, na Holanda, na Rússia, gastaram-se milhões de cruzeiros na construção de canais com profundidade de 50 a 60 centímetros, onde passam ba-

telões de grandes dimensões, de fundo chato, que nem comportam motor, sendo puxados pelas margens.

Entre nós, por outro lado, ainda não houve um estudo sério sobre a tonelagem dos barcos. Quando se diz que um rio é navegável é porque por êle passam lanchas e barcos. Não raro um rio com bôa profundidade, permitindo o tráfego, não é navegável de certo ponto em diante. Ninguém experimentou, porém, substituir os barcos em tráfego por outros de menor calado até o extremo das possibilidades navegáveis. O caso do Cuiabá é típico. Havia um pequeno navio chamado "Orvalho", que calava trinta centímetros e nunca se soube que êle tivesse deixado de chegar a Cuiabá. Um dia avariou-se e ninguém soube construir um barco semelhante.

A navegação, agora está difícil, ali, como alhures, pois, os rios na época da sêca, não deixam por vêzes chegar ao ponto término previsto um barco de sessenta e ou setenta centímetros de calado. Seria mister apropriar os rios e modificar o tipo dos barcos.

No Memorial que preparamos para o Ministério da Viação, fazemos um estudo do calado. Nêle proporemos o módulo de 30cms., ou seja: 30, 60, 90, 1,20, 1,50 e 1,80, para padronização. Afora isso classificaremos os rios conhecidos, no momento atual, pela sua capacidade de receber navegação, como fez a França. Êsses trabalhos terão de ser gradativos e permanentes e dêles já se ocupa o Departamento de Portos, Rios e Canais. Poderemos fazer como se fez no Tejo, em Portugal, isto é, conformar os rios por meios elementares para facilitar a navegação. Assim, por exemplo, nos lugares onde o rio se espraia, construir duas paredes dentro d'água e depois fazer o aterro lateral, canalizando-se a água que passa a ter profundidade. A meu ver, quase todos os grandes rios do Brasil são navegáveis, em parte, e êsses trechos navegáveis podem aumentar muito mediante trabalhos hidráulicos relativamente simples. Seria fastidioso dar à Comissão a descrição de cada um dêsses rios. Parece-me que resolveríamos o caso, dêse já, se a Comissão técnica propusesse a construção, em cada caso, do tipo de barco conveniente ao

transporte, por terra e por água. Dessa forma ligar-se-á a navegação de tal geito que se poderá, partindo do Prata, chegar ao Amazonas através da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. No São Francisco poderemos vencer a Cachoeira de Paulo Afonso, sem baldeação, como, no Tocantins, vencer as Cachoeiras Alcobça e Tuiurú, também sem baldeação, através das estradas de ferro que as margeiam.

É fora de dúvida que um dos grandes entraves da nossa exportação tem sido a situação dos nossos portos de mar. No caso do Pôrto do Rio de Janeiro, por exemplo, o defeito começou na época da construção. Recordo-me ter lembrado a um dos engenheiros da construção do cais, ainda ao tempo em que era chefe do serviço o Dr. Francisco Bicalho, a idéia de dar-se gratuitamente às grandes fábricas que trabalhassem com matéria prima nacional, terrenos junto ao cais, onde elas construiriam as usinas respectivas, de maneira a facilitar a exportação dos produtos manufaturados. Uma conveniente fiscalização asseguraria o fornecimento preferencial dos produtos, por cabotagem, para provimento dos outros portos brasileiros. Dificuldades de apuração das indústrias idôneas e talvez um exagerado receio de ocorrer em proteccionismo, ou melhor, em nepotismo, contribuíram para que a minha modesta lembrança não lograsse êxito. Hoje, passados tantos anos e, já desaparecidas algumas das boas indústrias de então, vejo o quanto era fundamentado o meu projeto.

Um outro mal de origem é o da questão da descarga automática. Estou informado de que no projeto do cais constava a montagem de grandes tubos articulados, movidos por máquinas elevadoras instaladas no cais e nos armazens. No mometno da carga ou descarga de um navio o tubo entraria em ação, distendido desde o armazem até ao porão do barco e os volumes, um a um, passariam rapidamente para os armazens, sem choques nem atritos e isso pelo trabalho de uma pequena "equipe" especializada.

Ao que me contaram teria sido o então Deputado Irineu Machado quem impediu a realização do projeto, por motivos políticos, por isso que isso importava no desemprego

do pessoal da estiva que constituia um dos seus melhores núcleos de eleitores.

O Deputado AGOSTINHO DE OLIVEIRA — V. E. dá licença para um aparte ?

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — Pois não.

O Deputado AGOSTINHO DE OLIVEIRA — A experiência foi tentada em Pernambuco com maus resultados. Uma tal medida acarretaria o desemprego em massa de uma classe laboriosa, digna de amparo. Uma medida dessa ordem não pode ser isolada. Ela deve resultar de uma obra social de conjunto.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — A observação de V. Ex. tem todo o cabimento. Já era tempo, quando se construiu o cais do pôrto do Rio de Janeiro e mais ainda o é agora, de ligarmos entre sí os meios de viação de que dispõe e de que poderá dispor o país. Integradas que estejam as grandes linhas para o fluxo e refluxo econômico, os trabalhos de carga e descarga devem pesar como parcela insignificante do transporte e não como um dos mais agravantes fatores do seu encarecimento. O progresso geral do Brasil viria beneficiar a todos os trabalhadores, inclusive aos que já houvessem trabalhado ou ainda permanecessem nas operações de carga e descarga.

Sou o primeiro a reconhecer que os trabalhadores da estiva devem ser a serão certamente, homens dignos, interessados em contribuir para o progresso econômico do país. Por isso mesmo que assim penso, acho que êles se ufanariam quando tivessem a certeza de que melhor e mais eficientemente contribuíam para a economia nacional. O êrro atual não é dêles, mas sim das operações a que estão obrigados, que encarecem desnecessariamente as mercadorias.

Quanto ao desemprego, creio que não seria de temer, já porque são homens úteis, capazes de realizar trabalho produtivo, em empreendimentos bem orientados, já porque o Govêrno que amparou os desempregados das odientas bancas de jôgo, com muito maior razão ampararia aos que

escolheram tarefas dignas e querem viver produzindo utilmente. De resto a transformação seria lenta, como já disse.

Senhores, fiquei profundamente impressionado em minha última viagem à região das cabeceiras do S. Francisco, ao verificar que nada se pode exportar do Brasil. O transporte é de tal ordem que é de estarrecer: mata, na origem, quaisquer iniciativas. É fora de dúvidas que se não nos aparelharmos agora, correremos os riscos de sermos derrotados pelos países de produtos similares. A vitória pertencerá a quem tiver transportes mais baratos. Consta de nosso plano, ainda em estudos, solicitar a colaboração das repartições competentes para uma ampla colonização no interior, à margem dos rios, e ligada ao estabelecimento de grandes indústrias. Entre outras comunicações fluviais vai aparecer a do S. Francisco com o Rio Grande, ligação direta. Então os produtos da indústria siderúrgica de Minas Gerais poderão escoar para o nordeste, facilmente, através das águas, e em torna viagem virão para o sul os produtos das indústrias nordestinas.

Devo acrescentar que a esplêndida vitória técnica e administrativa que é Volta Redonda, é também uma lição.

Quando da organização do projeto opinei, junto do meu nobre amigo Coronel Macedo Soares e Silva, no sentido de apoiar os transportes sobre águas, aproveitando para isso o vale do Rio Doce, onde seria localizada a usina.

Ele mostrou-me a impossibilidade material em que se achava para assim proceder, porque além de outros motivos, as obras de adaptação do rio seriam vultuosas e demoradas e absorveriam grande parte do capital empenhado.

Teria de escolher, como escolheu, um ponto médio, operando a distribuição equitativa, verdadeira equipolência entre S. Paulo, Rio de Janeiro e Minas, para distribuição dos onus e vantagens no tocante aos transportes relativos à usina.

Ele nunca pretendeu que a usina de Volta Redonda viesse resolver definitivamente o problema siderúrgico do Brasil. Ela representa preliminarmente uma estrondosa vitória contra a inércia neste problema momentoso, velhissi-

ma aspiração brasileira praticamente manifestada há três séculos e meio, ensaiada de novo várias vezes e só agora resolvida em termos dignos.

Só uma grande energia ligada a clarividente capacidade técnica e a um grande descortino patriótico, poderia realizar o que já está feito. A primeira produção da usina será relativamente cara, como é natural. Mas a medida que a produção aumente e que as condições de transporte melhorem, Volta Redonda entrará cada vez mais no papel que o destino lhe reservou de grande propulsora da evolução do Brasil.

Outras usinas virão aproveitando as vantagens criadas por Volta Redonda.

Os princípios teóricos porém, continuam de pé.

A meu ver e, estou certo, será também a opinião de S. Ex., o Senhor Ministro, um sistema metalúrgico modelar terá de se apoiar sobre água, do contrário o preço do transporte poderá ficar onerado na luta de competição.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — Com tôda indústria pesada se passa o mesmo.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — Todos sabemos da influência do rio Ruhr na metalurgia alemã. Lembro, em meu trabalho, algumas particularidades, entre estas a da imensidade do transporte para que se presta o Ruhr e o Reno. Além de grande via fluvial permanente, o Ruhr representa um farto manancial para fornecimento da linfa. Suas águas são elevadas a 150 metros acima do leito do rio, mediante bombas possantíssimas, tudo para servir às grandes indústrias alemãs.

Quando se vê um esforço dessa ordem em favor da indústria, com apêlo sobre a água e vemos mananciais formidáveis, inegaláveis no mundo inteiro, abandonados, devemos convencer-nos de que estamos errados e devemos começar pelo início.

Meus senhores: o grande mal da civilização nos países novos é a concorrência entre o moderno e o antigo. Tôdas as civilizações devem evolver, lentamente ou não, mas uniformemente, atingir elevado grau de adiantamento. Nós

queremos absorver com avidez os últimos recursos e, com isso, fica desprezado o interior, o carro de boi, a pequena linha de navegação e a grande navegação. Depois deles é que deveria vir o automóvel, a estrada de ferro, o avião.

O Brasil é um país de desigualdades, pela luta entre a civilização e o destêrro dos sertões. Temos o dever de olhar nossa nacionalidade pelos métodos simples e naturais, e não artificiais. A estrada de ferro não corresponde, no Brasil, atualmente (dada a circunstância de estarmos sôbre um massiço orográfico difícil de vencer, — a Serra do Mar e os bordos do Planalto Central), às nossas necessidades de transporte. Se a estrada de ferro viesse, para nós, 50 ou 100 anos mais tarde, teria encontrado o Brasil como encontrou a América do Norte, a França, a Alemanha, a Holanda e outros países, com perfeita navegação interior estabelecida, tornando-se um elemento auxiliar ou complementar e não perturbador. A estrada de ferro, em nosso país, matou iniciativas. Foi prematura em relação à civilização de que desfrutava o país. Devemos nos servir das luzes da civilização para compreender que nos cabe começar pelo princípio, embora sem prejuizo do que está feito e bem ao contrário, melhorando o que existe, isto é, dando às nossas sestradas de ferro cada vez melhores condições técnicas, de maneira que pelo aumento da carga transportada em cada trem, se torna mais barato o frete das mercadorias.

Esta a minha opinião, que transmito aos colegas para que possamos efetivamente realizar alguma coisa de prático. Estou pronto a ajudá-los, sem mais formalidades, devido à minha grande boa vontade.

O Deputado JOÃO DE ABREU — Sr. Presidente, na qualidade de representante do povo brasileiro, principalmente porque sou de uma região banhada por dois grandes rios e continuamos impedidos de remeter nossos produtos para os centros consumidores, ouvi, com atenção religiosa, a grande lição que nos proporcionou nosso convidado.

Por isto, proporia à Comissão se inserisse na ata de nossos trabalhos um voto de louvor ao nosso companheiro do Ministério da Viação, pela lembrança feliz de nos trazer

êsse notável professor, que tão notáveis conhecimentos de economia nos ofereceu.

Proponho, ainda, se mande publicar a brilhante e substancial exposição do Sr. Coronel Jaguaribe de Mattos em um folheto, para distribuição entre as escolas superiores, secundárias e primárias do país. Acredito que por falta da disseminação desses importantes conhecimentos continuamos a ser um país de economia quase colonial.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Acredito seja supérfluo submeter a votação a sugestão do nobre companheiro de Comissão. Com ela todos nós estamos de pleno acôrdo.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Seria interessante se o Coronel Francisco Jaguaribe Gomes de Mattos nos dissesse algo a respeito de um melhor entrosamento da navegação subsidiária dos afluentes da região amazônica com êsse plano geral, que é, precisamente, o problema mais objetivo para a nossa reunião.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — Permito-me prestar um esclarecimento. Em relação ao plano geral de navegação da Amazônia, existe um trabalho, que o Ministro Edmundo Macedo Soares e Silva, ou melhor, o Govêrno, aprovou visando a aquisição de uma frota nova, que terá como base o motor Diesel movido a óleo combustível. Penso mesmo, que o Ministro da Viação e Obras Públicas já tomou as primeiras providências para a aquisição dessa frota, que vai substituir aquela frota antiquada que o conferencista bem conhece. Penso que o plano atende a êsse aspecto da navegação amazônica, mesmo porque substitue o combustível lenha ou carvão pelo óleo combustível, com a possibilidade de se abranger tôda a bacia amazônica, inclusive os pequenos rios.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA — Adotando-se o sistema de comboios.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — Com as alvarengas que serão largadas nos respectivos pontos de destino da mercadoria, sendo apanhadas na viagem de volta do rebocador.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Desejaria que o Coronel fizesse uma exposição sôbre a maneira de se faci-

litar o transporte nos pequenos afluentes e sub-afluentes, nos altos rios, tendo-se como objetivo o transporte de borracha e outras mercadorias.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — No estudo que faço para o Ministério da Viação, traçamos o limite do que chamamos a caixa aluviônica amazônica. A Comissão que examinou o problema dos transportes no plano de viação de 1934, composto de homens eruditos e criteriosos, não pôde, naturalmente pela premência do tempo, cogitar dos detalhes da navegação.

Como vemos aqui no mapa, temos em Santo Antônio do Madeira, próximo a Pôrto Velho, a primeira grande interrupção da navegação no Rio Madeira. A cachoeira é muito forte. Há uma estrada da linha telegráfica Rondon, que vai até a Cachoeira São Manoel, no Rio Jimari. Este é um dos pontos de interrupção.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Hoje, a estrada é de rodagem. O Coronel Aluizio Ferreira foi quem iniciou sua construção, e por ela já fui até a margem do Jamarí.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — Com um sistema semelhante aos que descrevi, já existente na cachoeira São Manoel, pode-se transportar o barco do nível baixo para o superior, por terra.

Essa estrada deve continuar até a Cachoeira 2 de Novembro, no Gi-Paraná, que divide a parte do primeiro trecho navegável da parte superior.

Na Cachoeira 2 de Novembro interrompe-se, pois, a navegação, que continua, por cima, até São Felix. Há uma nova interrupção e a navegação prossegue franca até a confluência do Urupá, podendo prosseguir e entrar no Pimenta Bueno e no Comemoração. Devemos fazer canais saltando as cachoeiras de 2 de Novembro e de S. Felix para que não fique interrompida a navegação. No momento, existindo a estrada, que indico, já se simplificaria o transporte.

A estrada deve prosseguir da Cachoeira 2 de Novembro no Gi-Paraná até ao Rio Roosevelt, na cachoeira do Periquito, que é o termo normal da navegação. Esta, em tempo

de cheia, pode chegar até Matamatá, na confluência do Roosevelt com o Aripuanã.

Indo assim, atravessamos o Rio Marmelos e o Maicí em pontos onde êsses rios são navegáveis. Daí teríamos de procurar o Alto Sucunduri e o Tapajoz no Salto Augusto.

Um circuito dessa natureza já fecha uma eclipse de comunicações, o que permitiria a todos os seringueiros das zonas média entre os rios exportar seus produtos, o que não acontece hoje.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Para o problema da borracha, a área mais interessante, para a formação de seringais de cultura, é justamente a que fica localizada no Gi-Paraná; de modo que já havendo uma ligação por terra, torna-se interessante prosseguir o projeto do Ministério da Viação, com o objetivo de se alcançar o Rio Jaurú.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — No sentido de Vilhena. Êste é o plano.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Êste é o aspecto mais importante, para o problema da borracha, tanto na parte da produção, como da industrialização. Se temos o propósito de criar riquezas, nessa região, devemos preparar o ambiente para isso. E a zona que se apresenta como sendo a mais interessante, em todo o Vale Amazônico, é precisamente esta. Quanto às possibilidades da indústria, basta dizer que um seringueiro, no Baixo do Amazonas, na parte quaternária, colhe por ano 250 quilos de borracha; na zona do terciário, em alguns pontos, êsse mesmo homem colhe 500 quilos; agora, no pedacinho do arqueano, a produção se eleva a 1.500 quilos. Não me refiro a todo o arqueano, mas a essa parte do arqueano do Jamarí. Produzindo em condições tais, poderemos concorrer com o Oriente. Fóra disso, não será possível.

Pediríamos ao Coronel Jaguaribe de Mattos que nos desse suas luzes, relativamente a essa parte do problema da borracha, que considero muito importante.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — Perfeitamente.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Em conversa que mantive com o Sr. Deputado Agostinho de Oliveira, encara-

mos, justamente, a necessidade de cuidar dos núcleos principais, senão o problema se tornaria muito esparso.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — É preciso delimitar as zonas de produção.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Aqui tenho um relatório, no qual encaro o problema da localização das futuras zonas ou núcleos de colonização.

Desejava que o ilustre professor e mestre em transportes (refere-se ao Cel. Jaguaribe) me permitisse ler um pequeno trecho deste relato:

Partimos de Pôrto Velho no dia 3 de fevereiro, tendo visitado os seringais seguintes: "Ariquemes", à margem do rio Jamari; "Escalvado", à margem do rio Canahã afluente do Jamari; "Quatro Cachoeiras", à margem do rio desse nome, afluente da direita do Canahã. São pequenos seringais de margem, pertencentes à firma A. Benevides & Cia. Aí as estradas sofrem a influência das cheias dos rios, mas a média de produção, por estrada, já é bem superior à do baixo Jamari e Madeira. "Nova Vida", da firma Marçal A. Couceiro, nas cabeceiras do rio Valha-me Deus, afluente do Quatro Cachoeiras, onde se encontram estradas em terra firme e mesmo em serras, como por exemplo estradas da serra Azul. Neste seringal a produção varia de 5 galões pelas estradas marginais ao Quatro Cachoeiras e Valha-me Deus, até 10 galões para as estradas localizadas nas serras. O pH variou de 6 a 6,5. O milho desenvolve-se magnificamente. As matas são altas e limpas, encontrando-se castanha do Pará, cacau, caucho, massaranduba, pequiá, etc. O terreno começa a ser acidentado e o solo mais arenoso. Até Nova Vida o transporte foi feito por lanchas, com transbordo nas cachoeiras de Escalvado e Quatro Cachoeiras.

De "Nova Vida" para o "Setenta", o percurso é feito a cavalo, pela picada da linha telegráfica Rondon. Nesse trecho encontra-se o divisor de águas entre o Jamari e Jarú. O seringal "Setenta" pertence a Ricardo Cantanhede e fica nas cabeceiras do igarapé Tocofone, afluente esquerdo do Jarú. Aí as terras são bem melhores que as anteriores, silico-argilosas, profundas, pH variando de 6 a 7,5, com boa proporção

de humos. O milho se desenvolve muito bem. A topografia é também movimentada, a mata alta e limpa, com as mesmas essências acima descritas, sendo que o caucho e a seringueira são mais frequentes. A produção varia de 8 a 15 galões por estrada.

"Santos Dumond" também de propriedade de Ricardo Cantanhede, fica nas margens do rio Jarú. As condições de solo e produção são melhores do que as do "Setenta", parecendo que o milho tem um desenvolvimento melhor, que pode ser classificado de excepcional. O pH em terreno recém-desbravado e cultivado de milho alcançou 8. Em certas épocas do ano, a grande quantidade de pium e borrachudo, obriga o uso de mosquiteiro de cabeça e dentro de casa mosquiteiros comuns ou casa telada como a da estação telegráfica pois é impossível qualquer serviço sem se estar em movimento.

Atravessando o Jarú, visitei o seringal "Currealinho", de Raimundo Ferreira, em águas do rio São João, afluente direito do Jarú. Foi neste seringal que o seringueiro Duran, em uma estrada de 156 madeira colheu em dia de corte 21 galões de latex, que dá uma média de mais de 500 grs. por árvore.

O Sr. VICENTE PEREIRA FILHO — Seria interessante vermos entre nós elementos que possuem estudos sobre os problemas que estamos debatendo. O Coronel Jaguaribe de Mattos, que faz parte da revisão do plano de Viação, como profundo conhecedor da região, é voz autorizada para fazer um estudo a respeito.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — Temos também o Coronel Aluizio Ferreira que conhece bem o assunto.

O Deputado PEREIRA DA SILVA — Podíamos convidar o Coronel Aluizio Ferreira para nos honrar com a sua presença na próxima reunião.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Poderíamos depois fornecer elementos ao Coronel Jaguaribe de Mattos para que S. Ex. idealizasse um projeto de comunicações e transportes que poderia ser apresentado com conclusão na Conferência da Borracha.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA — Devo lembrar que infelizmente, o nosso prazo termina na terça-feira próxima.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Peço licença a V. Ex., Sr. Presidente, para ler uma pequena nota que escrevi carater administrativos, agradecendo, de antemão, tôda e qualquer crítica que os eminentes colegas entendam de fazer.

No estudo das sugestões relativas à pequena navegação, ou navegação subsidiária, dominou o espírito recomendado pelo Sr. Ministro da Fazenda, Sr. Dr. Gastão Vidigal, de apresentar ao Congresso indicações objetivas, que facilitem ao Govêrno promover, com a necessária urgência, o devido amparo à situação da produção de bor-rocha extrativa.

No estudo destas sugestões foram eliminadas tôdas as medidas que, concorrendo naturalmente para uma solução teórica mais interessante, não possam, entretanto, merecer a aprovação superior, dada a grande complexidade do problema, e a necessidade que tem o Govêrno de amparar, imediatamente, outros setores de elevada importância, na solução da crise que ameaça a produção de borracha na selva e a situação dos industriais de borracha, que se mostram, hoje, em aparente desespero de causa. A Comissão de Transportes tem, ainda, a compreensão do quanto o Govêrno necessita realizar no setor da formação dos seringais de cultura, e em prol do estudo das outras culturas e do desenvolvimento da indústria animal, razão pela qual prefere se cingir a um programa mínimo de sugestões ou de recomendações.

O Govêrno não poderá atacar, no momento, problemas de retificação de rios, drenagem de cursos d'água e de outras realizações de vulto em tôda a região amazônica, na esperança de resolvêr, por essa forma, a solução econômica de assuntos agrônômicos os mais sérios e complexos.

Atacar os problemas da Amazônia com programas de generalizações, é nada pretender resolver. Em tudo e por tudo, na Amazônia, o trabalho deve ser objetivo, porque as generalizações serão infalivelmente sufocadas pela vegetação daninha ou pelo esquecimento.

Considerando, também, a situação econômica tão difícil que o País atravessa, as indicações aqui apresentadas não acarretam despesas de qualquer categoria para o erário público, salvo o caso da indicação para intensificação dos estudos e projetos oficiais, relativos à ligação da bacia do Madeira à bacia do Paraguai, por meio de canais e comportas para a pequena navegação.

Para os efeitos deste Congresso, e para facilitar o melhor estudo dos assuntos relacionados com a pequena navegação, será de interesse denominá-la — NAVEGAÇÃO SUBSIDIÁRIA RURAL.

O Serviço de transportes destas embarcações é subsidiário dos grandes serviços e linhas de navegação, ao mesmo tempo que êle representa um complemento de todos os serviços rurais da região amazônica. O serviço é duplamente subsidiário e constitui o elo de ligação entre a indústria da exploração rural do Vale e as grandes linhas de navegação.

Houve a idéia de se construir um tipo padrão de embarcação rural, que podia ser levantada de um extremo a outro, resolvendo perfeitamente o problema. Este aspecto, porém, é mais administrativo. Nota-se grande dificuldade, no setor dessas pequenas embarcações, no Vale do Rio Doce, dificuldade criada porque certas organizações ainda não estudaram convenientemente o problema. Depois darei mais duas notas.

Êstes transportes de navegação subsidiária rural, compreendem o serviço de transporte fluvial no interior, de pequenas embarcações pertencentes a duas categorias típicas, a saber:

PRIMEIRA CATEGORIA DE TRANSPORTES SUBSIDIÁRIOS RURAIS: — Transportes e embarcações rurais de organizações agrícolas, oficiais ou particulares, destinados a atender as necessidades próprias da organização, sem preocupação de operar como serviço de exploração de fretes.

Como exemplos da navegação subsidiária rural, devem ser lembrados os seguintes serviços existentes no Vale:

- 1.º) O serviço de transporte da extinta Companhia Ford Industrial do Brasil S. A., ampliado pela nova administração, caracterizado pela execução dos serviços seguintes:
 - a) transporte de gado do baixo Amazonas para Forlândia e Belterra, destinado ao abastecimento de uma população de cerca de 6.000 pessoas, dedicadas diretamente ao problema típico de exploração agrícola de formação de seringais;
 - b) transportes de mercadorias, de gêneros alimentícios e medicinais, trazidos dos portos nacionais e do exterior, pelas linhas regulares da grande navegação nacional e estrangeira, entre o porto de Santarém e os portos fluviais da exploração agrícola dos seringais;
 - c) transporte de borracha das Plantações de Belterra e de Fordlândia para Santarém, onde o produto é recebido pelo Banco de Crédito da Borracha S. A. e despachado pelos vapores das linhas regulares para Belém ou para os portos do sul do país.

Este transporte é genuinamente rural e não deve ser regido pelas mesmas normas e legislação de cabotagem ou transoceânica, organizadas para exploração direta de frete. *O serviço destas pequenas embarcações só deve ser considerado como parte integrante da iniciativa rural, que o mantém.*

Temos o caso da reclamação de um criador de animais, ao mesmo tempo o próprio distribuidor, no Vale do Rio Doce. Aqui está uma exposição em que êle declara o seguinte: Possui uma pequena embarcação, dirigida exclusivamente por êle e seu filho. Agora, porém, vem uma lei e manda aumentar em 40 % os vencimentos da tripulação e pagar um mínimo de Cr\$ 520,00 mensais, o que não é possível. Essa lei como que mata a iniciativa particular no caso dos pequenos transportadores e, sem êstes, sabemos muito bem, não haverá o grande transporte.

O Deputado PEREIRA DA SILVA — Devo esclarecer ao Dr. Camargo que a bancada amazonense apresentou uma emenda, em cooperação com a bancada paraense, emenda essa estudada pelo Sr. Cosme Ferreira Filho, mandando submeter essa pequena navegação, que o distinto colega muito bem denominou "rural", ao regime de uma lei especial, porque não se pode admitir que uma lei geral, destinada à grande cabotagem, à navegação marítima, de característicos inteiramente diferentes, possa ser aplicada genericamente para tôda e qualquer navegação.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — É um dos problemas mais sérios da Amazônia, êsse dos transportes fluviais, e está sendo resolvido por disposições e regulamentos da Capitania de Portos. Estamos trabalhando para a necessária modificação dêsse regime. Conversei, acidentalmente, com o Sr. Ministro da Marinha e observei que S. Ex. está perfeitamente senhor do assunto e inclinado a aceitar qualquer sugestão no sentido de ser modificado o regulamento da Capitania de Portos, para acabar com esta equiparação da navegação amazônica à grande navegação.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — A pessoa a que me referi sai uma ou duas vêzes por mês, a fim de transportar os animais e fica obrigado a ter uma tripulação e a pagar Cr\$ 500,00 por mês de licença, e, mais, a pagar-se a si próprio e a seu filho mais 40 %.

Peço ao Sr. Presidente da Comissão encaminhar o requerimento do interessado ao Sr. Presidente da República.

Temos outro caso, com relação ao próprio transporte da Cia. Ford. Duas embarcações dessa Companhia, hoje, aliás, pertencente ao Banco da Borracha, foram apreendidas pelo Serviço do Pôrto de Santarém. Já pedi o auxílio de um representante do Ministro da Viação, para a solução do assunto. Essas embarcações nada mais fazem do que transportar gado comprado a Cr\$ 1,80 o quilo bruto, animal vivo, efetuando a venda da carne, com 50 % de prejuízo, a uma população de 6.000 almas. Para se amparar meia dúzia de indivíduos, vai-se prejudicar a economia de 6.000 almas. Nêste sentido fiz uma comunciação ao Ministério da Agricultura, que distribuirei a todos os membros desta Comissão.

- 2.º) Encontram-se, também, nêste mesmo caso, as embarcações das propriedades rurais, que se dedicam à criação e venda de gado, à produção de juta, à exploração da castanha do Pará, à exploração da essência de de pau rosa, à exploração e transporte de madeira, etc., etc.
- 3.º) Devem ser consideradas, também, na categoria de embarcações subsidiárias rurais, tôdas as embarcações do Serviço Especial de Saúde Pública, que, no Vale do Amazonas e em outras regiões do País, vem estudando e organizando os planos técnicos do combate à malária e a outros males, com elevado espírito científico e humanitário de proteger as populações do interior que, diga-se de verdade, não possuíam até ontem, assistência sanitária de espécie alguma. Até estas embarcações estão ameaçadas.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — A assistência médica também.

O DR. FELISBERTO CAMARGO: —

SEGUNDA CATEGORIA DE EMBARCAÇÕES E SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO SUBSIDIÁRIA RURAL: — Embarcações, transportes de firmas comerciais, que mantêm pequenas embarcações no interior do Vale, destinados à compra e distribuição de mercadorias e explorando, mesmo, o denominado pequeno regatão.

Exemplos da segunda categoria de embarcações subsidiárias rurais.

Devem ser consideradas embarcações subsidiárias rurais, tôdas as pequenas embarcações que singram os cursos d'água do interior e, especialmente, os da região amazônica, atendendo às necessidades dos pequenos produtores, que não dispõem de um transporte de tal ordem, que permita a manutenção de um serviço próprio de transportes.

Desta forma, tôdas as pequenas embarcações que transportem mercadorias a frete, ou cobrem passagens pelo transporte de passageiros, devem ser classificadas como embarcações rurais, porque atendem às necessidades rurais. *Este serviço de pequenos transportes deve ser incrementado, para que haja concorrência.*

Há, na Amazônia, rios como o Tapajós, imensos, sem serviço regular oficial de navegação. A borracha, de muitos seringais financiados pelo Banco de Crédito da Borracha é desviada do referido Banco, por falta de um serviço mais intensivo e regular dêste pequeno transporte. Os seringalistas, que vivem à margem do rio, são obrigados a fazer qualquer negócio com a borracha de sua produção, com prejuízo próprio e, do Banco de Crédito da Borracha, porque não existe um serviço regular de pequena navegação, devidamente organizado.

Para resolver êsse problema, a Secção de Pequenos Transportes sugere:

PRIMEIRA SUGESTÃO:

Que êste Congresso peça ao poder competente, um ato que considere como "embarcações rurais" e como "serviços

rurais" todo o serviço de transporte realizado por embarcações com capacidade até 120 toneladas de carga útil ou quando providas de motor, com potência até 120 H. P. efetivos, no eixo do motor.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Seria conveniente, Dr. Felisberto, que aí se fizesse especificação do transporte fluvial.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Perfeitamente. Penso que essas sugestões poderiam ser submetidas ao Ministério da Viação, para sofrer qualquer modificação necessária. Por enquanto, porém, estamos apenas na fase dos nossos trabalhos internos, pois somos apenas uma Comissão da Conferência. O Coronel Jaguaribe de Mattos, grande autoridade no assunto, e o ilustre representante do Ministério da Viação, poderão contribuir para que nossos estudos venham a ser completados e possam merecer execução, não ficando apenas como literatura.

Prossigo na leitura:

Como medida de auxílio ao desenvolvimento da "navegação subsidiária rural", sugere:

SEGUNDA SUGESTÃO:

Que dado o alto custo do material flutuante e dos motores marítimos, pesados e meio pesados, seja solicitada, do poder competente, isenção de direitos para as seguintes importações:

- 1.º — Cascos de ferro para lanchas ou para alvarengas, com capacidade útil de carga até 120 toneladas métricas.

Justifica-se, a necessidade da importação das alvarengas e dos cascos de ferro para construção de embarcações, devido à circunstância de um casco de ferro construído no exterior custar 50 %, ou menos, do que um casco de madeira construído na Amazônia, onde há falta de braços.

O SNAPP tem embarcações como a "Uraqitã", com casco de ferro, para 70 a 80 toneladas, que foi comprada do Banco da Borracha ao preço de Cr\$ 50.000,00.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Essa compra não pode servir de padrão, porque o Banco da Borracha, adquiriu o material da "Rubber" com uma redução de 50 % sobre o preço comum na América.

O casco de ferro não deve sair mais caro do que o de madeira; entretanto, para o Amazonas, é de todo aconselhável o casco de ferro. O calor, muito grande, reinante na região, arrebenta os calafetos, e também há o "turu". A embarcação de madeira é muito mais pesada.

O Sr. FELISBERTO CAMARGO — Dei o exemplo da "Uraqitã", ainda não acabada, com casco de ferro, e cujo preço foi muito baixo.

O Sr. ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — É que a "Rubber" trouxe êsse material para Belém e, ao invés de fazê-lo voltar aos Estados Unidos, preferiu vender ao Banco. Por isso, disse que o preço conseguido pelo Banco não pode servir de base a futuras transações.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Os norte-americanos estão vendendo motores de popa, de 115 HP, por Cr\$ 30.000,00. São excedentes de guerra; a quem comprar mais de seis entregam até por qualquer preço. São milhares de motores.

O Deputado PEREIRA DA SILVA — É aproveitar a oportunidade.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — E já vamos bem tarde...

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, *Presidente* — Geralmente, êsses motores de popa são movidos a gasolina, o que não é interessante no Amazonas. Seu custeio é muito caro, sobretudo devido aos consertos.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — O Ministério da Viação recebeu preço para 11 locomotivas tipo "Micado", de 60 toneladas. Essas locomotivas, construídas na bitola de 1 metro, destinavam-se ao desembarque no Japão. O

preço dado ao nosso Ministério foi de 18.000 dólares por unidade.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — São excedentes de guerra, que nos vendem por qualquer preço.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Declarei que já vamos tarde, porque, no Brasil, só uma estrada se aproveitou da oportunidade. Quando comparecemos, o material já havia sido destinado a outros países.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — A venda de embarcações se faz em condições excepcionais. Uma embarcação para 150 toneladas, em construção de ferro, fica em Cr\$ 70.000,00.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Precisamos ver a qualidade desse material, fabricado sem maiores cuidados. Essas embarcações eram feitas para viagens muito curtas, no caso a invasão, sendo depois, abandonadas nas praias. Nestas circunstâncias, por mais baixo que seja o preço, talvez não interessem.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Estou com uma dessas embarcações em serviço pesado de transporte, e vai indo muito bem.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Pode ser que uma, por acaso, vá bem.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Ou uma, por acaso, é que vai mal?... O importante é o casco. O motor pouco adianta.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Muito breve estaremos fazendo cascos de ferro. Depende só de fabricar as chapas. Volta Redonda já começou a produção.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — Volta Redonda não poderá atender imediatamente a tôdas as nossas necessidades.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Mas sua capacidade de produção excede de muito a capacidade de consumo interno. Quando começar a fabricar chapas, dentro do que está programado, a produção da usina será abundante.

Qual a produção de trilhos de Volta Redonda ?

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Terá de produzir durante muitos anos, porque nossas estradas têm carência absoluta de trilhos.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Penso que a nossa navegação rural deve ficar em condições de satisfazer a tôdas as nossas exigências.

Voltando, ainda, ao caso das embarcações, devo dizer que tenho oferta para um tipo de barco de 60 toneladas, a um preço muito interessante. Se possuíssemos na Amazônia tais embarcações, seria maravilhoso.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — Para transpor a scachoeiras, as embarcações devem ser pequenas e muito sólidas.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA — Pensamos na construção de embarcações de madeira no tempo da guerra.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Peço a V. Ex. permissão para continuar a leitura:

Acresce, ainda, a circunstância de que um casco de madeira para pequena embarcação é muito mais pesado do que um casco de ferro, o que vem a exigir a compra de um motor de maior potência, mais caro, e portanto, de maior consumo.

2.º — Motores pesados e semi-pesados, marítimos, a óleo, com 1.000 R. P. M. no máximo e de 9 até 120 H. P. no eixo do motor.

Escapa totalmente da alçada desta Secção, apresentar planos de retificação de rios, de resolver os problemas das passagens de cachoeiras, de tanto interêsse para pequena navegação, por se tratar de assunto de tal ordem, que não é possível a Comissão, com os dias e horas contados, reunir, sequer, os elementos para o estudo do caso de cada rio.

Acontece, ainda, que o Ministério da Viação vem examinando êsses problemas, como parte de sua programação de trabalho.

TERCEIRA SUGESTÃO:

A Secção de Navegação Subsidiária Rural toma, apenas, a liberdade de sugerir seja solicitado do Ministério da Viação, uma revisão do estudo de navegação dos altos rios, pelas pequenas embarcações, no sentido de ser concedido, a estas, de acôrdo com o critério dos órgãos competentes, uma subvenção, que venha promover o desenvolvimento dêsses vanguardeiros, de todo o serviço de navegação do Vale do Amazonas.

A Secção de Transportes Subsidiários Rurais toma a liberdade de pedir ao Govêrno, por intermédio dêste Congresso, sejam ativados os estudos da ligação, por meio de canais e comportas, da bacia do Madeira à bacia do Paraguai, de modo a ligar o grande centro de produção de borracha, e de outros produtos da agricultura tropical, aos Estados do Sul e aos mercados platinos, por uma zona que, não estando livre de ataques aéreos, estará, todavia, absolutamente livre da ação submarina em tempo de guerra.

Esse é um mero relato que tenho a honra de submeter à apreciação de V. Ex. Sr. Presidente e aos demais membros da nossa pequena Comissão, bem assim aos dignos representantes do Ministério da Viação.

O Sr. PEREIRA DA SILVA — A ocasião é oportuna, pois o nosso Ministro da Viação é um homem dinâmico, tendo organizado para o seu Ministério um programa de trabalho e em vista do qual foi aos Estados Unidos. Não podemos saber ainda o resultado de sua viagem, apenas temos conhecimento de que foi bem sucedido. Essa foi uma notícia dada por S. Ex. pelo telefone internacional.

É oportuno fazer chegar à Conferência êsse detalhe, que escapa a orientação geral, para completar o programa de S. Ex.

Essa designação de navegação rural é uma distinção interessante e facilita muito a compreensão do problema.

Não há necessidade de encarecer as valiosíssimas contribuições que nos trouxeram o Sr. Felisberto Camargo e o

Coronel Jaguaribe de Mattos, a maior autoridade nêste país sôbre êsses assuntos.

Como tratamos de um plano objetivo, prático e de realização a mais imediata, peço permissão para aduzir algumas considerações minhas de conhecedor da navegação naquêles altos rios e lembrar, também que devemos pleitear, não apenas a subvenção já existente de pequenas empresas de navegação fluvial, subvenção absolutamente precária e que não dá para cousa alguma, mas, sim, que haja facilidade de crédito a êsses pequenos armadores para aquisição de motores, a fim de irem, aos poucos, modificando e aperfeiçoando o seu sistema de transporte, pois, não é mais possível continuar a pensar em lenha.

O Dr. FIRMO DUTRA — O Banco da Borracha possui uma quantidade enorme de motores de popa, vinte ou trinta. Até hoje não foi possível encontrar seringalista interessado. O que desejam é financiamento para adquirir navios, embarcações que, na maioria das vêzes, atende aos seus interêses pessoais, não correspondendo absolutamente ao interêse da região. Não possuindo êles conhecimentos técnicos, especiais, compram navios anti-econômicos, cujas dificuldades crescem todos os anos pela reparação de peças. Todo material que o Banco tem, e que é uma cousa enorme, está a disposição, em primeiro lugar, dos seringalistas.

O que vai encarecer, mais tarde, o transporte, será justamente essa falta de organização: será o transporte do tipo anti-econômico que vai incidir, depois, no conjunto do frete cobrado pela SNAPP.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — E que deve ser também órgão de assistência técnica.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, *Presidente* — O homem do Amazonas é contra o material leve: só aceita o pesado. A maior dificuldade do SNAPP vai ser a educação do pessoal para usar o material leve, última palavra em matéria de rendimento.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — O pesado não necessita tanto de mecânicos.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Sem dúvida, mas devido a uma deficiência que pode ser corrigida, êsses homens trabalham em condições de inferioridade a vida tôda.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Devemos considerar que não há oficinas de reparo fora da SNAPP.

O Dr. FIRMO DUTRA — Sugiro seja pedida a presença do Presidente do Conselho Nacional do Petróleo ou um seu representante...

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Perfeitamente.

O Sr. FIRMO DUTRA — ...para estudar, em conjunto com a Comissão, a localização dos entrepostos de distribuição de combustíveis.

O Sr. General João Carlos Barreto comunicou-me que ia mandar dois engenheiros a Belém, para receber o material importado. Talvez fôsse conveniente conversarmos com êsses técnicos, afim de que possam agir em harmonia com as deliberações que tomarmos, no que se refere aos estudos locais.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Eles poderiam vir à Comissão e nós sugeriríamos o que se oferecesse.

O Deputado PEREIRA DA SILVA — Vou mostrar, no mapa uma região grande produtora da borracha. Fica no Juruá. (Mostra). Na época de navegação faz-se uma bôa viagem em 16 dias. Em 4 a 6 horas faz-se a viagem de avião de Manáus a Eirunepé, antiga João Pessoa. Conheço bem tôda esta região, que é muito povoada e de grande capacidade produtora, como disse. Descendo do avião, o proprietário entra em contacto imediatamente com a sede de seu negócio, porque os seringais estão todos nas proximidades. Ainda mais: quando os grandes aviões de transporte, já em tráfego, puderem chegar lá, serão enormes as facilidades quanto ao recebimento de medicamento, fazenda, etc.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Devido ao adiantado da hora, convoco os Srs. Membros da Comissão para uma nova reunião na próxima terça-feira, às 9 horas da manhã, quando procederemos à leitura dos rela-

tórios. Nêsse mesmo dia êstes serão entregues à Secretaria.

Mais uma vez agradeço ao Sr. Coronel Jaguaribe de Mattos a brilhante exposição com que nos deleitou.

Declaro encerrados os nossos trabalhos da presente sessão.

NOTA DE REDAÇÃO. —

A sessão a que nos reportamos, ficou encerrada sem que o Cel. Jaguaribe de Mattos pudesse completar as sugestões, que lhe eram pedidas, sobre a maneira de se fazerem os transportes nas regiões altas e encachoeiradas dos rios da Amazônia, isso devido à intercorrência de oradores que deveriam apresentar trabalhos, nessa Sessão.

Outras sessões se seguiram à sessão de 25-7-46 na qual o nosso digno confrade do Instituto de Geografia e História Militar foi o orador especialmente convidado para dissertar. Também outras a precederam.

O nosso objetivo não alcança transcrever para as págs. desta Revista, a longa discussão entabulada na 3.^a Comissão — Transportes — do Congresso da Borracha mas, apenas, tornar conhecida dos leitores de nossa Revista, a original contribuição do nosso companheiro, o grande interesse que ela despertou e as marcas de consideração tributadas ao Cel. Jaguaribe de Mattos, com o que muito nos desvanecemos.

ELOGIO HISTÓRICO DE ABREU E LIMA

Libertador dos Povos Americanos

Comandante da Esquadra Bolivariana e General dos Exércitos do
Brasil e da Grã-Colômbia

Patrono da Cadeira criada no Instituto de Geografia e História
Militar do Brasil pelo Comandante Cesar Feliciano Xavier,
seu membro fundador

Comt. CESAR FELICIANO XAVIER

Certamente já contemplaram todos o curso de um rio que majestoso desliza rumo ao mar, mas que, de repente, face a um obstáculo que se erga intransponível, desvia seu curso, indo até muita vez a correr em sentido contrário, retrogradando.

Será que êle vai continuar sempre a retrogradar? Não. Certo que não. Ocorrerá uma nova inflexão qualquer. Quicá, o que vai acontecer poderá ser inesperado para o observador desavisado. Todavia algo há de certo, de infalível! Por aqui ou por ali, êle afluê para uma linha de menor declive, para o mar, mar oceano as mais das vezes, mar interior em alguns casos, mas para o mar sempre, inda que em junção com outros rios, inda que por via aérea através do oceano aéreo, via brasileira por excelência.

São rios que mais benefícios prestam aqueles que embora alongando seu curso, amenisando-lhe o declive, correm pouco e à pouca velocidade, mas sem maiores embaraços adeantam-se sempre rumo à sua méta. Isolados ou a outros unidos suas águas correm eternamente para deante.

Outros há, porém, que não por sua culpa esbarram num obstáculo! Não podendo contorná-lo como já figuramos, que

acontecerá? Represam-se as águas, estagnam-se, aparentemente, por algum tempo na realidade... e depois?... Depois, ou insinuam-se por dentro da terra ou então crescem e avolumando-se afastam abruptamente o que é obstáculo à essa já agora incontida marcha! Ou, ainda, asoberbam, rugem, despedaçam... para enfim ultrapassarem o que se lhes antepõe! Vencedoras, correm taes águas em busca do seu destino: o mar e também o ar, êsses dois oceanos, em primeiro devassados por nós e nossos ancestrais. Primeiro aqueles muitas vezes cronologicamente e de um modo geral primeiros em grandiosidade dos feitos, aqueles da ocidental praia luzitana! Depois... nós próprios que em primeiro sulcamos o oceano aéreo e mantivemos tal prioridade em todos os estágios primordiais dessa nova navegação, a mais vasta conquista industrial do mundo e ao mundo doada pelo gênio brasileiro!

E as águas desta terra que chamamos firme, embora saibamo-la em movimento contínuo, encaminham-se para a maior porção da superfície dêste planeta que chamamos Terra, a qual é, porém, sua superfície aquosa! E para lá caminham mesmo que se tenham de encobrir aos raios do sol, mergulhando em o âmago da terra... deslizando subterraneamente— do que há exemplo em o nosso próprio Oeste — para finalmente emergir e continuar por sôbre a terra, rumo ao mar e ao ar!

Quais os mais uteis cursos d'água interiores? Uma resposta certa é difícil.

Aqueles que deslizam suavemente, como em geral os da nossa bacia amazônica, êles são os mais propícios à navegação. Mais lentos, conduzem por menos custo o que transportam aos lugares desejados. E, conforme o que transportam, talvez sejam também mais econômicos.

Por outro lado, os que descem abruptamente os vários socalcos do planalto central podem gerar fôrça que, convenientemente utilizada, irá tornar-se agente motor de um mais veloz transporte, correndo ao sabor do nosso capricho, consoante nossas conveniências... Mas, tanto aqui como lá,

sempre progresso, ora lento, suave, ora abrupto, velóz, inda que intermitente!...

Tais quais êsses cursos d'água são os cursos das idéias! Elas marcham independentes, e à despeito mesmo dos esforços compressores ou incitadores. Êsses esforços poderão lograr algum resultado aparente, mas, não será eficaz seu agir na marcha da evolução humana!

Os povos tendem a se libertar do jugo alienígena, desde que destarte sintam e considerem aqueles aos quais se acham sujeitos, ou aqueles com quem vivem em comum.

Todos os povos tendem a se constituir em nações livres! Nada, nada poderá mudar em definitivo tal evolução, como nada poderá tornar à infância uma pessoa que já atingiu à maturidade! E os que pretenderam ou pretendam solucionar o caso pelo emprêgo da fôrça, verão, sinão logo, quando muito mais tarde, mas verão sempre, a vitória da liberdade.

O mais difícil é precisar o que é essa liberdade, o que é a natural evolução?

Nossa história, como a história de todos os povos americanos, indica claramente aquelas verdades, sem medo de incidir nas confusões indicadas...

Compatriotas! Dizer América é dizer liberdade! O cântico comum de todos os nossos grandes poetas é fiel tradutor do sentimento geral e precisado na "Musa libérrima e audaz!". O ardor magnético de todos os nossos hinos, desde o *Nacional* até o da *Bandeira*, indica indisfarçavelmente que um brasileiro, digno de seus antepassados, sejam êles das tribus dos Ararigboias, da raça dos Zumbys ou da grei dos Luiz Barbalho!, um brasileiro que tal, pode ter todos os defeitos humanos, mas êle só será realmente brasileiro, si amar a liberdade acima de qualquer outra coisa!

Lá no esplendor ciclópico da Amazônia deslumbrante, Ajuricaba, cacique dos Maués deu o exemplo à todos os viris brasileiros! Guairacá no Sul respondeu-lhe!...

Sejamos selvagens, como selvagem é nossa natureza que as mais pujantes civilizações não podem siquer imitar!

Sejamos livres, como livres viviam nossos ascendentes incolas dêste hemisfério! Livres e audaciosos com profisciência como os nossos avoêngos lusíadas ao se librar aos mares para livrar das trevas da insciência novas terras e outras gentes... e à sua gente ir da lei da morte libertando!...

Busquemòs tudo, até a morte; mas não nos sujeitemos ao cativoiro!

E a Pátria era cativa! E cativas eram as outras pátrias do Continente!

Foi então a liberdade, o farol que iluminou a senda heróica dos mais patriotas brasileiros no século XIX! Eles então sintonisaram-se com os da França revolucionária de 89!, não a "douce France" mas a "France héroique".

Quais são, senhoras e senhores, quais são os Pais das Nações Americanas? São os Washington e os Jefferson, os Juarez, os Toussaint Louverture, os Bolivar e os Sucre, os Andradas e os João das Bottas! Lidadores radiosos da liberdade, dessa liberdade indispensável à ordem, não a liberdade de se fazer o que se quer, mas a liberdade a mais ampla de manifestar o que pensamos, mesmo porque nada há além da "convicção" livremente formada, que possa abafar um julgamento, um modo de ver... nem mesmo com os recursos próprios, inda que maiores sejam os esforços!

Sim! A verdade iniludível patenteia, serem os pró-homens das Américas, não só portuguesa e espanhola, como inglesa e francesa, próceres da liberdade da manifestação e propaganda de idéias, liberdade essa basilar à dignidade de homens livres em os tempos modernos.

PREDECESSORES HISTÓRICOS

Goulart de Andrade, que tanto mais apreciamos quanto mais o tempo nos separa da sua prosa magnífica, cheia de bondade e civismo, ou de floretadas satíricas e espaldeiradas contundentíssimas, Goulart que fôra marinheiro, êsse vibrante patriota, como os que mais fizeram, propugnou para que seus compatriços civis, bem compreendessem o papel das fôrças armadas em as nações americanas.

Goulart de Andrade que soube ser poeta canóro e prosador incisivo, mas sem jactância, Goulart no seu discurso de posse da cadeira número 6 da Academia Brasileira de Letras, cadeira vacante de Silveira da Motta, o Almirante Barão da Frente; sim o Poeta de "Assumpção", com sua tristeza habitual de pensamento e beleza de forma, prosava: "Não me fora talvez difícil, no desempenho do compromisso que assumi, rotear à apreciação pelo caminho das idéias asentadas, já que hoje em matéria de crítica, não há senão ajustar o molde ou escolher a fórmula".

Contudo, tal não será nossa singradura, porque não iremos fazer crítica quando a natureza de trabalho recitado, em lapso de tempo relativamente curto, não permite abranger convenientemente a longa vida de um herói que foi libertador de pátrias e depois, político, não no sentido partidário, mas de estudioso das questões político-sociais, a vida de um intelectual que foi historiador infatigável e panfleatório entusiasta, ardoroso; cientista esforçado e literato de mérito!

Dessarte, vai-se aqui ouvir apenas o elogio de Abreu e Lima, soldado da liberdade e operário da história, vanguardeiro do pensamento moderno.

Compatriícios! Cedo, bem cedo madrugara o nosso Brasil na evolução cultural desta civilização que tão tardiamente chegaria às plagas tupis! Tarde, bem tarde todavia alguns brasileiros despertaram em si próprio o desejo de conhecer nossa história, antes de se lançar a repetir inverdades insultuosas até a nacionalidade!

Sim! Esta fulgia de há muito, inda que por poucos! como sóe sempre ocorrer...

No próprio século do descobrimento de Cabral, um velho mutilado, coberto das mais gloriosas cicatrises, é o primeiro historiador militar, o primeiro historiógrafo brasileiro. É Jorge de Albuquerque Coelho, que em Alcácer-Quivir, no mais duro de tão porfiada refréga, estoicamente apêa-se do seu cavalo para oferecê-lo à D. Sebastião, que teria desarte a única probabilidade de salvamento!... Mas, azar da sorte! Inda assim D. Sebastião perece e Jorge de Albuquer-

que Coelho sobrevive à desgraça, tal qual já se havia salvo de um célebre naufrágio relatado pelo nosso Bento Perreira Pinto. E, Albuquerque Coelho cai prisioneiro e vê perecer entre seus companheiros de cativo Duarte de Albuquerque, seu irmão que com êle acompanhára a flor da fidalguia portuguesa na infeliz jornada africana!...

E, Jorge de Albuquerque Coelho é um conterrâneo também desse General Abreu e Lima, um dos que primeiro compendiaram a nossa história. Mas, aquele foi o primeiro historiógrafo das guerras do Brasil durante os primórdios da colonização portuguesa, e assim, implícita, ainda que não ostensivamente, o patrono dêste Instituto.

Distintíssimo militar também fôra o irmão Jeronimo de Albuquerque, pai de seu homônimo vencedor dos franceses em Guaxenduba, Albuquerque Maranhão, êste, aposto ao nome como título.

E, recordemos que seu neto Dom Paulo de Moura depois de viuvo, frei Paulo de Santa Catarina, eleito custódio do Brasil, no capítulo de Lisbôa, seria o trisavô brasileiro do célebre Marquês de Pombal, o continuador — menos hábil e mais poderoso — em um dos muitos fâcies, da gigantesca obra do insigne brasileiro Alexandre de Gusmão, cuja estátua inda não se ergue entre nós talvez por falta de bronze bastante para glorificar êsse majestático construtor maior do Brasil Nação!

Mas, na guerra em que o teminimó Ararigboia, o celebrado Martim Affonso, caciqueando os canoeiros era o terror dos franceses em águas desta inegalável Guanabara, arco triunfal da América, na frase entusiasta de D'Amicis, nessa guerra em a qual cumearam os Corêa de Sá, que seriam no sul o que eram no norte os Albuquerque, nela emerge aquele filho de Martin, neto de Salvador de Sá, aquele famosíssimo Almirante dos Mares do Sul, Salvador Corrêa de Sá e Benavides, General das Frotas do Brasil, vencedor de espanhoes, franceses e holandeses em todos os mares do sul do planeta, donde seu pomposo título só comparável aos de: Colombo, almirante do Mar Oceano e o de Vasco da Gama, almirante do Mar das Indias!

Desgraçadamente êsse mui illustre filho desta gleba privilegiada, o Rio de Janeiro, êsse Benavides que já Alfredo Dias de Molina, genealogista argentino pretende haver nascido em Cádiz, êle, segundo nosso grande historiador o Almirante Boiteux que nos honra, a nós deste Instituto, como seu sócio fundador, teve perdidas suas importantes memórias as quais consagrara seus derradeiros dias daqueles 93 anos por êle tão gloriosamente vividos!

Mas, já estamos no século XVII, e entre a primeira e segunda batalha dos Guararapes, êsse Almirante, o primeiro do Rio da Prata, reconquista aos marinheiros holandeses: Angola e São Thomé, em frota armada e equipada nesta já mui heróica e leal cidade do Rio de Janeiro!.

E, àquela longinqua Angola passa a fazer corpo do Estado do Brasil! Vão dessarte a governá-la os João Fernandes Vieira, os André Vidal de Negreiros que inda lá pelejariam, contra os holandezes, e assim tais quais os Henrique Dias, Clara e Felipe Camarão!...

Como esquecer o mais novo irmão do Chrisostomo Português, que também é o nosso Vieira, Bernardo Vieira Rivasco, geógrafo, historiador e poeta de primeira linha no dizer de então, e que como Alferes e Capitão pelejou durante quatorse anos contra os neerlandezes, sendo depois secretário de estado e guerra do Brasil.

E, tal qual o Govêrno Português, nós só agora, depois de tanto tempo é que nos lembraremos de Mathias de Albuquerque, o chefe que a primeira derrota inflingiu aos germânicos em sua guerra contra os íberos: Montijo! que lhe deu o título de Conde do Alegrete! Todavia notemos que à êsse insigne fundador do lendário "Arraial do Bom Jesus" é à êle que melhor caberia o título concedido ao Marquês de Montalvão. Sim! De fato foi êsse Compatriota nosso o Capitão General de Mar e Terra, empresa a restauração do Brasil. Onde sua estátua? Fóra de sua Pátria!...

Contudo, será possível calar ante o sexo feminino, êsse que pelo acrisolado e esclarecido amor patriótico de Isabel de Castela, permitiu à Colombo o descobrimento d'América? Certo que não. As brasileiras descendem principalmente das

Ignez de Castro, e também das Catharina Alvares e das Maria de Castro Alves!

Ao heroísmo patriótico das espartiatas, Mãe de Pausanias à frente, à tão legendária façanha dessa Grécia heróica e imortal, podemos relembrar as nossas patrícias que repe- liram e por três vêzes derrotaram as aguerridas fôrças de Lichthardt, o intrépido Almirante bátavo!

Às tão justamente celebradas Joannas d'Arc e d'Ha- chette, heroínas da França rediviva! sim! sem mêdo de con- fronto indicaremos D. Maria Ursula, sepultada naquela Gôa de S. Francisco Xavier e Rosa Maria de Siqueira que em águas do Atlântico foi o que empós seria a marinheira An- nita Garibaldi, a heroína de dois mundos!

Se a Alemanha mística ostenta uma Rachel Esse, ou uma Maria Simon, nós já bem antes deramos o exemplo magní- fico da caridade e religião com uma Francisca de Sandi, uma Joana de Gusmão, a Mulher Santa!

E se à feição da mui celebrada Filha de Scipião, o Afri- cano, aquela Cornelia, Mãe dos Gracchos, nós temos uma Rosa da Fonseca, figura similar não conhecemos alhures, inda que contando por centenas o que aqui contamos por dezenas de anos, qual à d'uma Damiana da Cunha, a Mulher Apostolo que com seu amado espôso Manoel Pereira, perlus- trou os invios sertões brasileiros da América em missão aná- loga aquela que século depois seria trilhada por uma Deo- linda Daltro e frutificamente organizada pelos Rondons e seus devotados companheiros!

Minhas Senhoras e meus Senhores! Se Abelardo teve sua Heloisa, Victor Hugo teve sua Rosita Rosa, a brasileira, "que fait du reste de l'univers un exil" como inda há pouco lembrava-nos Gastão Penalva, brilhante pena, brilhante na forma, brilhante nas idéias! E se Paris naquele século dos salões entre méritos outros pôde orgulhar-se dum como o do da Madame La Marquize du Chatelet, onde pontificavam os Voltaire, lá mesmo nessa capital do mun- do intelectual, científico ou artístico, lá nessa grande cidade, grande dizemos, porque nela todos se sentem como se em suas pátrias estivessem, lá, alguns lustros

depois abrir-se-ia o modesto salão de uma Nysia Floresta Brasileira Augusta, para tê-lo enriquecido até com a presença de um Augusto Comte!!

E, por essa época, cá deste lado do Atlântico, no convento da Soledade, patricias suas viam cair o corpo da mãe Joanna Angélica, sublimemente opondo-se sem armas às baionetas inimigas da Pátria, enquanto ainda nessa guerra santa da independência, aí mesmo na Baía, D. Pedro I, por invulgar heroísmo, galardôaria Maria Quitéria com a alta insígnia de cavalheiro da mui nobre e imperial ordem do Cruzeiro. "Suas proesas não sou eu a contá-las, por mais que os lábios por contá-las arda", diremos como bem o disse o Barão de Lorêto em versos a essa que nasceu Maria Medeiros. E, tal qual ela, nossa história para honra e glória do Brasil, muitas outras apresenta desde Clara Camarão, Maria de Souza, Maria Ortiz até Barbara Heliodora, Francisca Biriba e Maria Curupaity.

E a simples enumeração de alguns dos grandes vultos nacionais do sexo feminino e de outros poucos cultuados Filhos do Brasil, isso por si só basta para recordar a beleza e magnitude da nossa história, inda que curtíssima em tempo. Isso serve também para evidenciar que a nossa história não se pode insular no ocorrido em território nacional, como a guerra do Paraguay é exemplo ou no continente americano, como inda há pouco testemunhamos na guerra que nos impôs o Império Alemão, e nem mesmo circunscrever-se ao hemisfério ocidental, como o estudo das guerras do "Estado do Brasil" nô-lo patenteia.

É positivamente agradável, motivo de justificado orgulho dos veros brasileiros, verificar que não só por suas inúmeras e sangrentas lutas pela independência tornou-se este nosso Brasil credor da simpatia universal. As causas justas são causas que interessam à todos, senão diretamente pelo menos como exemplo.

Essas lutas, essas pugnas, santas se pela liberdade e dignidade dos povos, elas foram iniciadas na América pelos seus naturais Tupac Amaru e Ajuricaba e pelos nacionais do Novo Mundo indo-europeu, por Lopo de Aguirre na

América espanhola e Felipe dos Santos na portuguesa, neste Brasil!

Iniciada por tão heróico e desgraçadamente, quási esquecido patriota martir em 1720 a liberdade porteriormente sublimada seria pelo estoicismo religioso do Alferes Xavier, que se tornou chefe quando altivamente, face à fraquesa quase geral, chamou a si a inteira responsabilidade do movimento. Tiradentes tão orgulhoso para os poderosos opressores quanto humilde para com suas pobres vítimas, o seu próprio carrasco, Tiradentes, jamais o próto-martir da nossa independência, mas jamais também excedido em sublimidade, antes ou depois, Tiradentes gran-gearia de seus compatriotas cristãos o cognome muito honroso de "Christo das multidões".

É certamente grato a nós brasileiros vêr que não só por essas, como por várias outras, entre as quais a revolução de 1817 no Norte, triunfante por algum tempo em Pernambuco e redondasas, sim, vêr contribuir nossa pátria em pról dêsse fatal movimento de emancipação das pátrias americanas, isto é — para as mais belas páginas da história do Nóvo Mundo.

E, o que mais é! Fóra do Brasil, na fulgentíssima epopéa da independência da América espanhola, na obra ciclópica de Simon Bolivar, libertador de povos e criador de Estados soberanos, nessa soberba e fulgurantíssima epopéa, retomando o esforço do inolvidável Miranda, nela participa de forma heróica e eminente um brasileiro, já então martir da liberdade neste nosso Brasil!

Senhoras e Senhores! Tal é o militar que escolhemos para patrono da cadeira que creamos nesse Instituto; tal é o marinheiro improvisado e soldado de carreira, que sublime mandou as armas da liberdade através dos mais invios territórios, e perigosas paragens, aquém e além Amazonas, essa majestática e viva linha equatorial dos povos americanos.

Sócio fundador deste Instituto Militar Brasileiro de Geografia e História, cuja ata de fundação é datada de 7 de Novembro de 1936, sòmente um lustro quasi depois é que vimos fazer o elogio do nosso patrono, consoante o resolvido

em assembléia geral realizada ainda em Novembro 4 de 1940, modificando o estatuido anteriormente.

É que a 15 de Novembro de 1938, instalado definitivamente êste Instituto, que se passou a chamar Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, sob a presidência do então Vice-Almirante Raul Tavares estabeleceu-se como dever preliminar: "Ficarem os sócios na obrigação de escrever "Memória" a mais completa possível sôbre os respectivos patronos"...

Reconduzidos à sua Diretoria, à qual pertenciamos desde a sua fundação até a última, de logo apressamo-nos em satisfazer essa exigência porquanto deviamos por tudo isso ser ao menos nisso dos primeiros: no cumprimento de um dever.

O trabalho tinha que ser como indicado foi e aliás era natural, tinha que ser desenvolvido. Puseramo-nos logo em campo... E, inda que em nossa própria casa jogassemos com uma regular "Bolivariana", da "Biblioteca Agliberto Xavier", inda não haviamos terminado o trabalho, quando em hôa hora estabeleceu-se dever apresentar-se um pequeno escorço biográfico, o qual serviria de base ao estudo posterior, êste então alentado.

Assim planeamos fazer um "Elogio" do nosso Patrono e que é o que ora recitamos.

JOSÉ IGNACIO DE ABREU E LIMA

Permita-se-nos referir preliminarmente o motivo da es-côlha dêsse Patrono, há quasi século no ostracismo literário.

Três fases capitais distinguimos em nossa história: O Descobrimento — A Colonização — A Independência e conseqüentemente: O Estado Soberano.

Tendo já estudos sôbre a fase intermédia, atraiu-nos logo a primeira, a nós mais cara como marinheiros apaixonados que somos. Acontece porém, que na fase da Independência, fenômeno social americano, no longo desenrolar do qual a nossa Pátria, que primeiro na América pugnou pela inde-

pendência e foi a última a realizá-la completamente; sim, nessa fase o Brasil que plasmára o sentimento panamericano desde 1750, com a deslumbrante obra de Alexandre de Gusmão, o nosso Estadista Perfeito, o Brasil atuaria por alguns de seus ilustres Filhos fóra mesmo do âmbito nacional, inda que enorme já êle fôsse.

A mais radiosa epopéia das guerras de libertação, de independência, — que são as guerras desta América livre e campeã da liberdade e autônoma dos povos, — foi sem dúvida alguma a campanha Bolivariana.

Não é isso apenas um juízo pessoal. É do consenso geral, e inda assim cremos que certo. Uma Nação ostenta o nome do *El-Libertador* e não é a sua natal. No céu um planeta rebrilha nos espaços sidéreos o nome de Bolivar pelo desejo do seu descobridor europeu, o francês Camille Flammarion. Lord Byron, o ilustre campeão inglês da liberdade, escritor da mais fina sensibilidade artística, Byron deu o nome Bolivar a um de seus navios que operaram nas guerras da independência da Grécia, essa Grécia eterna como sua glória, mas inda assim mesmo conseguindo aumentá-la!!

Ora, nas guerras da independência das pátrias americanas nós vemos o papel decisivo da Marinha do Brasil, e o que mais, assegurando ela, mais que quaesquer outros elementos, a unidade da América portuguesa ao se independentizar! E isso foi natural, pois o Brasil era uma nação filha da mais marinheira nação dos séculos XVI à XVII: Portugal dos Bartholomeu Dias. E desde cedo a construção naval, a mais antiga das indústrias nacionais, atingia à um tão elevado gráu entre nós, que chegámos a possuir a 3.^a marinha do mundo!

E os brasileiros tão bons marinheiros eram, que se foram em missão naval bem fóra do continente, e nêste demos um Comandante para a esquadra bolivariana!

Tal é o nosso Patrono nêste Instituto!

Senhoras e Senhores! Em 1921, quando nos encontramos pela vez primeira nos Estados Unidos Norte Americanos, para servir na sua marinha de guerra, fomos em seguida embarcados no Encouraçado "Minas Gerais", já em grande remodelação nos estaleiros navais de Brooklyn. Tivemos então o honroso ensejo de mandar fração da fôrça dos nossos marinheiros nacionais, prestando continência à esse extraordinário Simon Bolivar, quando da inauguração da sua estatua equestre no magnífico Central Park, da gigantesca New York.

Dizemos gigantesca lembrando-nos mais do valor de seus Filhos alegremente trabalhando em meio de dois milhões de estrangeiros a divertirem-se, êsses que dão o facies new-yorkino perceptível aos apressados observadores da Broadway — os quaes as mais das vêzes nem mesmo conhecem a 5th. Avenue, muito menos a National Library ou um dos muitos auditórios de conferências — àquele facies mais do agrado dos inimigos da liberdade. Sim, dessa liberdade de que aquela célebre Estátua é simbolo marcante, bem como da fraternidade americana da qual se pode o Brasil orgulhar de haver compartilhado como dos mais ardorosos propugnadores, desde o Brasil Colônia quando um Brasileiro dirigia a politica externa de Portugal como sapador do célebre movimento enciclopédico do radioso século XVIII!...

Daquela inauguração, daquela formatura, conservaremos sempre a mais grata e forte lembrança! E, desta apoteose que teve cunho marcante de consagração continental, escreveu a brilhante pena do alto e fino espirito de Rufino Blanco Fombona, em "Nota", às "Cartas de Bolivar" de 1823 à 25 e naquele mesmo ano editadas em Madrid! O Alcaide de New York, em nome da cidade recebeu a estatua cujo véo descerraram dois jovens anglo-americanos em cujas veias corria o sangue de Páez, o mais épico tenente do Libertador, Pela 5.^a Avenida de New York, cujos edifícios ostentavam bandeiras e tapeçarias, desfilou a comitiva encabeçada pelo Presidente dos Estados Unidos, sr. Harding; cerravam o desfile os marinheiros de guerra do Brasil — do Encouraçado Minas Gerais — que foram em seguida dar guarda à estatua

do Libertador. Uma bateria do Exército dos Estados Unidos situada na colina Bolivar no Central Park, de quarto em quarto de hora, dava as salvas ordenadas.

Encontrar-se-á nessa consagração, a qual se achavam presentes tôdas as nações americanas por missões especiais e também a França pelo Presidente do Conselho de Ministros Viviani, aí encontrar-se-á o ponto de partida que nos levou ao mais amplo conhecimento de Bolivar e analogamente do nosso insigne compatriota Abreu e Lima também "Libertador de Povos". Esse Abreu e Lima que "habia visto nacer a Colombia en las Queceras del Medio, que fué de los pocos de Vargas, de Topaga y de los Molinos, que se batió em Cúcuta y estuvo con Paez en Achaguas y que en Oriente estuvo moribundo", tal compatriota nosso fôra capitão do exército no Brasil e iria comandar a esquadra dos Libertadores nas guerras da independência e nos exércitos da Grã-Colombia ascender sucessivamente daquelle posto ao de General, em gráu heróico e eminente, pôsto no qual volveu à Pátria, por cuja independência tornara-se martir!

Junto à biografia dêsse insigne Compatriota nosso, "del Procer brasileño Abreu y Lima, quien militó en Venezuela durante la guerra de Emancipación al lado del Libertador y del General Paez" — o Dr. Diego Carbonel, Plenipotenciário da Venezuela em nossa Pátria e seu Enviado Extraordinário quando de nosso centenário da independência, Carbonel autor dessa biografia e das preciosas notas à ela apenas, o atual Membro do Govêrno Venezuelano transcreve o "Resumen historico de la ultima Dictatura del Libertador Simon Bolivar, comprobada con ducumientos" trabalho êsse encomendado por Bolivar ao General de Brigada dos exércitos da Grã-Colombia, José Ignacio de Abreu y Lima, para servir ao célebre Abade de Pradt que na Europa defendia Bolivar contra as acusações de Benjamin Constant de Rebecque.

Esse ardente político francês, e que no Brasil e em Portugal grangeara também muitos admiradores era mui amigo da ilustre Mme. de Staël que, tal qual a também célebre Mme. Récamier, frequentavam os salões de Mme. Du Vil-

lars, a bela Fanny Dervieux, a primeira predecessora no coração de Bolívar da célebre Manoelita Sáenz, a arrebatada patriota "Libertadora do Libertador" na sua própria frase.

Relembremos ainda que essa obra foi prefaciada pelo nosso grande prosador e poeta José Maria Goulart de Andrade, que nós da Marinha sempre tivemos como um dos nossos, não tanto como Guarda-Marinha que foi, passagem fugaz, mas como amigo entusiasta de sempre, cantando-a na sua prosa, eterno enamorado dela Marinha que tem com êle dívida inda não paga, sejamos o primeiro a reconhecer.

Senhoras e Senhores! Tudo se prestaria à techedura de um trabalho bom, si tivéssemos capacidade sintética. O assunto é vasto e profundo, inda que empolgante: emancipação dos povos americanos. O elogiado é figura de pról nas letras, nas ciências, e nas guerras para a consecussão daquele ideal sublime, porque não o é só para nós americanos mas para todo o mundo: a independência dos povos!

Ontem, tal verdade poderia não ser sentida por todos, mas hoje ela é evidente aos mais desavisados. Hoje, é para o Novo Mundo que a humanidade aflita se volve almejante por seguir-lhes as pégadas na larga senda dessa liberdade da qual Abreu e Lima, profundamente brasileiro foi estrenuo campeador. A liberdade é indispensável à dignidade humana e à ordem pública, à verdadeira ordem, crisól do progresso.

Por sua vida magnificamente riscada pela espada nos campos de batalha e rabiscada pela pena nas meditações dos gabinetes, a projeção de Abreu e Lima vara o Novo Mundo e vai a atingir o Velho.

Curioso — inda que natural — são em espanhol os primeiros escritos dêsse brasileiro!

a) *La Barca de San Pedro* — panfleto editado em Carthagená — 1830.

- b) *La Torre de Babel*, pampheto também editado em Carthagená (Colômbia) — 1830.
- c) *Carta al General José Antonio Páez*.
- d) *Limites entre Brasil y Colômbia* — Bogotá-1836.

Este trabalho acha-se manuscrito, conforme lemos na pequena mas valiosa monografia “Um Brasileiro na epopéia bolivariana”, de autoria do nosso distinto bolivarianista Ministro Argeu Guimarães, de quem recebemos de Roma, há já quase decênio, outro trabalho também mui importante sobre “Vida e Morte de Natividade Saldanha”, martir da sorte e da independência pátria.

As obras de Abreu e Lima são múltiplas e várias como vários e múltiplos foram os cenários da sua gloriosa e agitada vida, na qual o heroísmo está ao par da felicidade e do infortúnio!...

Nasce nobre, rico e feliz! Morre pobre, inda mais enobrecido por sua vida rica dos mais gloriosos tranSES! Vive velhice prematura na sua província natal — Pernambuco — pregando idéias elevadas, anseios de um espírito adiantado e liberal, um espírito bom.

A 8 de Março de 1869 morre aí onde nascera, morre respeitado por suas virtudes cívicas e ilustração grande, variada, mas também rodeado de invejosos de suas glórias, de inimigos das suas idéias e ideais, inimigos que sua pena de pamphletário ardoroso em pról das causas dignas, maneja na velhice como noutros tempos e noutras refrégas brandira a espada redentora. Mas, tanto aqui como lá, sustentando sempre as mais alevantadas aspirações!

Antes e depois, a liberdade pátria e dos povos irmãos; e vencedora esta, pugnaz lança-se na defesa da dignidade e valor dos seus chefes: Bolívar, Páez e os Andradas.

Lá e cá, antes e depois, aquela inalterável lealdade para com seus chefes, comandados e amigos; aquela firmeza de ideais que manifestara sempre. Com a mesma bravura tanto expunha seu corpo nas batalhas arriscando a vida,

como seu espírito nas contendas intelectuais arriscando seu prestígio de homem de pensamento.

A princípio cursa com valor a Escola Militar e como Oficial é vítima do malôgro da independência nacional em 1817!

Mais tarde, volta ao seio de sua classe e depois dela afastado como General de Brigada, medita e escreve incessantemente.

Apesar de incorreto muitas vêzes na forma e mesmo em algumas palavras, empregando o espanhol, seu nome não só se firma entre nós, historiógrafo de primeiro plano, como fulge ainda na crítica literária do seu tempo. Não só aqui como nas demais nações americanas; não só entre os povos do Novo como do Velho Mundo!

O jornalismo brasileiro nêle teria, como o tivera já o de Colômbia, um de seus pioneiros, e primeiros nas pugnas políticas e científicas, bem como naquela critica literária.

A simples enumeração de trabalhos dos quais logramos conhecimento, trabalhos escritos já do seu regresso definitivo ao Brasil, êles dizem por si só da valia da sua cultura geral ao serviço daquele ideal a nortear-lhe perenemente a róta da sua existência, a felicidade humana, a liberdade da América, a gloria da sua Pátria e a honra e saber dos brasileiros, homens de guerra em qualquer meio!

OS ABREU E LIMA

Padre Roma — General das Massas

Aos 6 dias de Abril de 1796 nascia no município de Carmo de Goiana, em Pernambuco, o Compatriota nosso que, derramando seu sangue pela independência das antigas colônias espanholas, iria assim vincular à fulgurante epopéia bolivariana, est'outros filhos do Novo Mundo habitando a extensa região limitada pelo Atlântico e as vertentes nórticas e orientais que, com o pélagos oceânico, insulam a mór parte dêste vasto território, cujos lindes orientais os ousados e proficientes navegadores da Escola do Infante, em Lagos, descobriram e povoaram.

Apurada foi a educação recebida pelo futuro “Libertador de Venezuela y Nueva Granada” pois que filho do Dr. José Ignacio Ribeiro de Abreu e Lima, com êle cultivara a literatura, praticara nas línguas latina e grega fóra algumas linguas vivas, tais como a francesa e inglesa, além da filosofia e retórica, assunto das cogitações paternas. “Seu Pai, que era bacharel em teologia, e cavalheiro professo na Ordem de Cristo, tinha o apelido de “Padre Roma” porque falava muito na Cidade Eterna”, como nô-lo afirma o erudito Padre Galante, na sua resenha biográfica.

Em Pernambuco estudou Abreu e Lima os preparatórios matriculando-se em 1811 no curso regimental de artilharia em Olinda, para no ano seguinte embarcar com destino à Academia Real Militar, recém creada no Rio de Janeiro.

Apesar de muito jovem, 15 primaveras distinguiu-se brilhantemente conquistando por isso prêmios em todos os anos do curso de matemática. Grande era a aureola de fama grangeada entre seus Mestres com respeito ao aproveitamento e distinção sua nessa Academia Militar.

Concluido o curso em 1816 foi-lhe de logo conferida a patente de oficial de artilharia e no posto de capitão. Contava apenas 20 anos! E, é designado então para lente do seu regimento. Mas mui breve, Dezembro dêsse mesmo ano, conseguia transferência para Pernambuco onde seu Pai, o Padre Roma, era um dos mais ardentes propugnadores da revolução independentisadora. “De grande inteligência bem cultivada, grande patriota, era homem capaz de arriscar-se às mais perigosas empresas” na palavra fluente do nosso abalisado historiador das revoluções brasileiras: Gonzaga Duque.

1817

O sol da liberdade nimbara-se para o continente sul-colombiano.

Logo em Fevereiro, após a chegada à Baía do Conde dos Arcos, era recolhido à fortaleza de S. Pedro, o Capitão Abreu e Lima. É que em Dezembro, quando a Pernambuco

aportára vindo do sul, o nosso joven official que “era dotado de um caráter altivo, enérgico e independente”, não sabemos por que motivo foi pronunciado logo depois de sua chegada por crime de “assuada, resistência e ferimentos”.

O Dr. Francisco Muniz Tavares, em sua preciosa “História da Revolução de Pernambuco em 1817” escreve: “o célebre General das Massas — José Ignacio de Abreu e Lima (1794-1869) vulto interessante da história brasileira pela sua agitada vida de militar e de publicista, da qual foram episódios mais notáveis a participação na guerra da Independência na América Espanhola sob o comando de Bolivar e a polêmica famosa sobre as Bíblias falsificadas, era de temperamento brigão que foi um de seus característicos”. Esse julgar de Muniz Tavares, que assim explica aquela prisão era o que muitos diriam querendo tapar o sol com a peneira. Preferimos a asserção do também Padre Joaquim Dias Martins em “Os Mártires Pernambucanos, vítimas da liberdade nas duas revoluções ensaiadas em 1710 e 1817”!, parecendo-nos mais provável tal prisão por se achar “associado aos infelizes trabalhos patrióticos de seu ilustre pai”.

Evento bastante conhecido, não se faz mister recordar detalhes; mas como também é uma amostra do historiador, do vol. I de sua *História do Brasil* transcreveremos o trecho que logo adiante se terá da pena de nosso Patrono.

Na véspera do assassinio do inolvidável patriota em nome do poder constituído de então, conseguiu êle que Abreu e Lima viesse da fortaleza à cadeia para se despedir, no que consentiram as autoridades portuguezas, ao passo que século depois, análoga permissão não se daria à um militar compatriço, para ver seu pai que morria em casa, e não era um condenado!

Naquela sua história do Brasil, o já então veterano da “Emancipação dos Povos Americanos”, escreve: “Meu pai foi preso ao anoitecer de 26 de Março; no dia seguinte fizeram-se tôdas as perguntas do costume, confrontação das testemunhas, e nomeou-se a Comissão Militar que o devia julgar; no dia 28 foi condenado à morte e passou para o oratório as três horas da tarde; foi fuzilado as oito da ma-

nhã do dia 29. No momento em que escrevo estas linhas, assalta-me todo o horror daquela tremenda noite, em que fui quasi companheiro da vítima; era eu que parecia o condenado, não ela. Tenho visto morrer milhares de homens nos campos de batalha, e muito nos suplicios mas nunca presenciei tanta coragem, tanta abnegação da vida, tanta confiança nos futuros destinos da sua pátria, tanta resignação enfim; era meu pai que me animava, porque eu parecia inconsolável; uma mão de ferro me arancava o coração, meu pranto e minha dôr comoviam a todos os que se achavam presentes; era mistér separar-me então para dar alívio as minhas lágrimas, e me conduziam à outra prisão, donde voltava depois a poder de minhas súplicas até que foi forçoso arrancarem-me de seus braços para sempre!...”

Foi então, nêsse épico transe, que o espírito de Batalhador da Liberdade Pátria, elevou-se mais e fustigado pela imensa dôr que sofria, por si e pela Pátria, qual Bolivar no monte Aventino, aquele mais cheio de esperanças do que de amargores, êste em situação oposta, mas ambos patriotas e enérgicos, José Ignacio de Abreu e Lima, que para maior ostentação da tirania, fôra obrigado a assistir à execução do seu Pai, jura por suas venerandas cinzas, que daí por diante, tudo arriscará, até a própria vida, pela liberdade de seu País ou de qualquer outro onde a sorte o conduzisse!!

E o Brasil tem pintores notáveis e não menos notáveis compositores! mas nada inda inspirou êste lance patético!?

No entanto, se no domínio artístico isso inda de nada serviu, no domínio político, traçara-se a senda que uniria mais intimamente as duas Américas cativas, que evitaria a invasão de Mato-Grosso com o auxílio das tropas colombianas!

HOMEM DE PENSAMENTO

Volvamos o olhar para o cenário em que iria fulgurar o nosso grande Compatriota.

Puerto Cabello, La Puerta, La Victoria e Carabôbo, vitória uma, derrotas outras e o malsinado ano de 1814 ter-

minara com vantagem para o cruel José Tomás Boves, que tal qual Francisco Tomás Morales era um asturiano degolador e saqueador.

Mais outras derrotas dos americanos e toda a Nova Granada ficava em mãos do General espanhol D. Pablo Morillo. Sòmente em Santa Fé, 600 americanos, entre os quais homens do mais alto valor são executados. Enquanto isso Bolivar em Jamaica não desanimava e num de seus melhores escritos explica a razão dos desastres sofridos e os motivos por que confia no sucesso final da causa que sustenta.

Sua pena não se fatiga para explicar ao Mundo a significação da Revolução Sul Americana, e, as célebres “Cartas de Jamaica” são escritas, enquanto êle trabalha ativamente nessa ilha e noutras vizinhas para organizar nova expedição. Há o malôgro de 1815. Corresponde ao malôgro nosso de 1817, mas êste para Bolivar seria ao contrário o ano promissor.

A 1.º de Janeiro de 1817 Bolivar põe o pé no Continente para não mais o deixar. Realizava-se a comprovação daquela verdade enunciada por Montesquieu, e inda agora confirmada, por sua própria Pátria: “É mais difficil tirar um povo da servidão que subjugar um livre”. Os Americanos nasceram ao sol da liberdade, ao sol de um novo mundo!

Mas depois de umas poucas vitórias os reveses avolumam-se. “A sorte volta-se para o lado dos espanhóis, de novo Bolivar vê diminuir o número de seus soldados, mal armados e mal vestidos. O General espanhol termina a reconquista de Nova Granada, que lhe proporciona soldados em abundância, além dos reforços de Cuba e Porto Rico” — como bem assinala Marius André.

Tal era em largas pinceladas a situação dos libertadores quando à êles se juntou o nosso Compatriota, soldado de um ideal! De um ideal sagrado para os homens dignos: a liberdade das nações! Dêsse ideal trilhado pelo Brasil sendo o que mais nos faz orgulhar de tê-lo por Pátria! não nos cansamos de repetir!

Acompanhemos inda que fugazmente a ação do herói brasileiro, e façamo-lo por sua própria pena, pena erudita, pena de historiador.

Da erudição de Abreu e Lima dizem bastante aqueles trabalhos em língua espanhola já referidos e também outros mais tarde impressos no Rio de Janeiro e em Pernambuco, os dois Estados em que mais tempo viveu desde o seu regresso da Colombia, e após uma estadia nos Estados Unidos.

Dêstes outros referiremos:

f) *A Cartilha do Povo* — tip. da Viúva Roma e Filhos — Pernambuco 1849.

Era um dos resultados orgânicos da revolução de 1817. A imprensa cêdo surgiu em Pernambuco, por um jornal veículo de idéias qual aquêle que o hoje esquecido inglês Koster fundára em Recife. Inda não verificamos, mas parece-nos que essa viuva Roma era uma nóra do nosso Abreu e Lima porquanto seu filho apuzéra Roma ao nome de família.

g) *O Socialismo*.— Typografia Universal — Recife 1852.

Não conhecemos nenhuma monografia especial no assunto anterior à esta que foi traduzida e também publicada em francês.

Ainda, de fundo mais de erudição científica que histórica, são os trabalhos de Abreu e Lima, referentes às suas prolongadas contendas políticas e literárias com os Cônegos Joaquim Pinto de Campos e Januário da Cunha Barbosa fundador êste desta augusta Instituição que patrioticamente nos acolhe. Tais contendas ficaram célebres em seu tempo, agitando a imprensa do País, na qual Abreu e Lima foi um dos próceres no Brasil e em especial na do Rio de Janeiro e Pernambuco. Atuou principalmente no célebre *Raio de Jupiter*.

h) "*As Biblias Falsificadas*" ou duas respostas ao sr. Cônego Joaquim Pinto de Campos pelo Christão Velho — Recife 1867.

i) "*O Deus dos Judeus e o Deus dos cristãos*" 3.^a resposta ao Cônego Joaquim Pinto de Campos — Pernambuco 1867.

Êstes dois trabalhos foram editados na mesma tipografia de Recife, tipografia Comercial, ambas em 1867. São portanto edições póstumas. Acreditamos porém na existência de outras anteriores.

Cumpre recordar, que Abreu e Lima, como os Andradas, àquele Antonio Carlos seu companheiro na revolução independentisadora de 1817, e os Ledos, patriarcas da nossa independência, eram membros da Maçonaria, que inegavelmente foi um grande e poderoso órgão coordenador de esforços nas lutas pela emancipação das Américas.

Ê com prazer que recordamos como entusiasta dos ideais pan-americanos de Bolivar exaltado nos Estados Unidos, de Alexandre de Gusmão que revivemos entre nós, desde a nossa primeira conferência no Clube Naval em 1931, e de Abreu e Lima que recordamos ao celebrarmos em 1930 o centenário bolivariano; é sim, com prazer que assinalaremos sêr a primeira obra saída dessa mão — de Abreu e Lima — inda empunhando então a espada nos campos de batalha pela independência e unidade americanas, tal obra sêr em defesa de uma causa santa e do seu grande herói. Referimo-nos à:

j) *Vida del general Simón Bolivar, libertador de Colombia y del Perú* — Cartagena de Colombia — 1827.

Nela aparece Abreu e Lima como historiador, a respirar: “Eu fui escolhido para redigir êsse trabalho e aceitei praseirosamente a incumbência, não só por ser acorde com as minhas idéias, como pela honra de tornar-me órgão dum preito de tributo à opinião pública e de gratidão ao ilustre defensor do General Bolivar, o abade de Pradt. Tive a fortuna de conhecê-lo e recebi do próprio Libertador os mais vivos agradecimentos pela minha dedicação e pela franquesa do meu estilo; recompensa que ultrapassou as minhas esperanças e sobradamente pagou a minha modesta tarefa. Oxalá correspondam aos anhelos veementes que animam o meu coração em pról do triunfo do único caudilho que até agora se assinalou na América do Sul como legítimo Libertador de sua Pátria”.

E, eram de um moço de trinta anos essas palavras. É mistér reconhecer sua ponderação como historiador, para bem julgar da veemência com que agiu na velhice e dessarte poder bem interpretá-la.

Em 1835 surgira Abreu e Lima com seu primeiro livro em português. Nessa obra, uma das primeiras a ser editada entre nós a 6.^a acorde Dr. Moreira de Azevedo — Apontamentos Históricos — Rio de Janeiro — em 1869, nela se lê na folha de rosto:

k) *Bosquejo histórico, político e literário do Brasil.* — Cidade de Nitheroy — 1835.

É um bom trabalho, escrito em estilo fluente e está cheio de eventos hoje esquecidos. Dêle já alguns anos divulgamos aquela notícia sôbre o projeto do deputado republicano Antônio Ferreira França sôbre a instituição da República. Julgado constitucional, porque ao parlamento cabia reformar a constituição, êsse projeto que caiu apenas por uma maioria de oito votos, êsse projeto de 16 de Maio de 1835 dizia simplesmente em seu primeiro artigo: “O Govêrno do Brasil cessará de ser patrimônio de uma família”.

E, Abreu e Lima era partidário da “ditadura republicana” instituída por Bolívar, tal qual o somos. Mas, êle e nós registamos os fatos importantes da história, independente das nossas simpatias. Aliás nêsse evento, admiramos e louvamos o valor moral de tôda a casa que opinou por ser êle objeto de deliberação do Congresso, inda que a maioria rejeitasse tal projeto.

Nêsse mesmo ano, mas na tipografia Fluminense, Rio de Janeiro, imprime-se ainda:

l) *Manifesto da muito Augusta e Respeitavel Loja Constituição do Rito Escossês, Antigo e acceto para o Império do Brasil.*

Em 1838 publicava Abreu e Lima no “Correio Oficial da Côrte”, e na “Revista Médica Fluminense”, um trabalho intitulado:

m) *Memória sôbre a elefancia e também nas mesmas condições.*

n) *Memória sôbre a planta conhecida na república da Colombia pelo nome genérico de — Guaco — própria das regiões equinociais e sôbre as suas principais virtudes: oferecida e dedicada à Sociedade de Medicina de Bogotá, 1826.*

A “Revista Médica Fluminense” observa: “O seu autor posto que não seja homem da arte, é pessoa todavia, que pelas vastidões de seus conhecimentos, acha-se bem nas circunstâncias de fazer um tal trabalho, que sempre será considerado como um dos melhores até hoje publicados à este respeito pelo que a humanidade lhe deve ser sempre muito grata”.

Já existiam alguns poucos livros de história do Brasil. Todavia inda não um compendio didático. E, em 1843, Abreu e Lima, já então sócio honorário desta benemérita e já agora centenária Instituição, publica nessa casa magnífica que foi a de Eduardo e Henrique Laemmert, edita, sim com retratos e em dois volumes o seu.

o) *Compendio da História do Brasil, — Rio de Janeiro 1843.*

Há desta obra uma edição resumida em um só volume, e continuada por outrem até 1880, isto é, até onze anos após a morte de Abreu e Lima.

Os estudiosos da história de nossa história conhecem a grande polêmica travada em torno dêsse livro após o aparecimento do de Varnhagen, a nosso ver superior, o que era natural pois tratava-se de um desenvolvimento e aperfeiçoamento. Inda assim em nada fica desmerecida a obra do Precursor. Houve no entanto grande celeuma que os preciosísimos anais deste Instituto que acolhe o nosso, tem bem fiada. Disso surge, entre outras manifestações, uma nova obra do nosso Patrono.

p) *Resposta ao Cônego Januário da Cunha Barboza ou Anályse do primeiro juizo de Francisco Adolpho Varnhagen ácerca do Compêndio da História do Brasil. Tipografia M. F. de Faria — Pernambuco — 1844.*

Nessa mesma tipografia e nêsse mesmo ano appareceria:

q) *A Cartilha do Povo* — Ainda aí, mas no ano seguinte, viria à luz o livro de história do nosso Patrono que julgamos o mais precioso:

r) *Synopsis ou dedução cronológica dos fatos mais notáveis da História do Brasil*.

Seu próprio autor assinala: “Esta obra de um gênero novo na nossa literatura, porque nada possuímos que se lhe assemelhe, quer na forma, quer na matéria, é de tal natureza que não pode ser bem apreciada senão por quem souber, que, com um assíduo e contínuo trabalho, foram consumidos cinco anos de dia a dia na sua compilação. Contando mais de seis mil datas, quasi todas foram retificadas com um trabalho insano, e podemos assegurar que o erro se o houver, não estará da nossa parte porque tivemos o maior esmero e cuidado nas provas de impressão.

Não nos furtaremos ao prazer de assinalar o interesse causado em nossos meios intelectuais pelo aparecimento daquela História do Brasil então pela primeira vez compendiada. Aberta a lista dos subscritores nela avultam quasi meia centena de sacerdotes, alguns bispos, inúmeros militares de terra e mar, grandes figuras do mundo oficial e intellectual do Império.

Deparamos assim com os Marquesses de Maricá e Bae-pendy, o então Visconde de Olinda, o nosso grande historiografo Visconde de S. Leopoldo. E não era só a nobresa nacional. Ao par do Visconde da Praia Grande o Visconde de Vallat, do Barão de Monte Alegre o Barão de Planitz. Também a nobresa da intelligência, blasonada ou não dos Lima e Silva, Francisco e José Joaquim, dos Silva Paranhos e dos Silva Lisbôa, dos Oliveira Bello e Almeida Rosa, dos Menezes Drummond e Mendes de Almeida, dos Faria Lemos e dos Araujo Lima, dos Silveira da Motta e dos Marques de Souza, dos Montenegro e dos Wanderley, dos Araujo Lima e Moraes Rego, dos Ancora e dos Rebouças, dos Gonçalves de Magalhães e dos Torres Homem, dos Gama Lobo e dos Mello e Alvim, dos Bacellar e tantos outros. É-nos positivamente grato lembrar êsse interesse de nossos antepassados pela cultura do espirito e pelo ardor cívico em nossa Pátria.

Compatriotas! O devotamento à Pátria e à liberdade nos campos de batalha da América patenteados pelo brasileiro Abreu e Lima não ultrapassa essas mesmas qualidades manifestadas na sua velhice quando trocou a espada pela pena!

Surge gora o seu trabalho histórico mais fraco, inda que utilíssimo.

s) *História Universal desde os tempos mais remotos até aos nossos dias relatando os acontecimentos mais notáveis de todas as epochas e os feitos dos homens mais célebres de todos os povos* — Rio de Janeiro 1847. (5 volumes).

Esta obra editada de 1846 a 47 pela Casa Laemmert é um dos melhores trabalhos tipográficos do seu tempo, ornada com 24 estampas a buril.

Composta sob o plano de Gabriel Gottofredo Bredow e editada em cinco volumes, esta obra não trás seu nome dizendo apenas que foi “enriquecida com notas por um Brasileiro”. Todavia é geralmente atribuída a sua autoria a Abreu e Lima.

Pelo prefácio e notas, não trastejamos em sustentar essa autoria sua, aliás já indicada por Vaperau no seu “Dicionário dos Contemporâneos”. Eis alguns trechos do “Prefácio desse Brasileiro”, que enriqueceu tal obra com preciosíssimas “Notas”. Por ela reconhecer-se-á o valor até de originalidade: “Todavia, imperfeito pareceu-me o resumo de Bredow, que nenhuma ordem guarda na série dos fatos. . . . Tomei portanto o acôrdo de seguir tão sòmente o plano de Bredow, ampliando quanto me fosse possível a série dos acontecimentos, ligando-os pela cronôlogia, e preenchendo dêste modo as faltas que se encontram à cada passo nas diferentes épocas do seu resumo.”

Aliás, então assinalou-se que se “Nesta obra o plano de outro autor, o do célebre historiador Bredow, foi inteiramente seguido, todo o mais trabalho e mais custoso é inteiramente novo, e a apesar de árduo, bem acabado. Possuidor dos dotes de verdadeiro historiador que sobejamente possui, extratou dos melhores escritores o bom; verificou o duvidoso; emendou o errado, e acrescentou muita informa-

ção principalmente sôbre a América que êle próprio em suas viagens colheu e guardou com apurada crítica”.

Abreu e Lima deixou preparada a segunda edição do “Socialismo” que não sabemos por onde anda. Escreveu ainda uma obra sob o título:

t) *A Mulher Católica Brasileira.*

e ainda outra sôbre

u) *Direito Criminal*

esta, ao que fomos informados, com um parecer do Dr. Antonio Vicente do Nascimento Feitoza.

Fica aqui o nosso mais veemente apêlo em prôl de indicações mais amplas no assunto, que devem ser patriôticamente endereçadas à êste Instituto. E, seja-nos inda permitido estender e particularizar tal apêlo, ao ilustrado Tenente Humberto Peregrino — que nos honrará com a apreciação dêste “Elogio” — almejando seja êle um dêsses exploradores, acrescentamos agora, ao lêr estas linhas perante tão colendo auditório!

PERORAÇÃO FINAL

Terminaremos ilustres Chefes e Compatriícios, terminaremos fazendo votos para que êste Instituto possa cooperar eficazmente em prôl duma *unidade de preparação* de nossas fôrças armadas, harmoniosamente ligadas por uma vera doutrina comum!

Lembremo-nos sempre que a base de tôda a Defesa Nacional é a unidade de direção política, e esta temô-la. É pois perfeitamente realizável essa *unidade de preparação*. O que lograrmos fazer nêste Instituto, de homens da guerra no ar, no mar e na terra é da mais alta valia.

O primeiro estádio dêsse esforço reside na prática de uma cooperação maior, uma cooperação intelectual mais íntima, entre os vários elementos idealisadores da guerra cujo principal teatro de operações é terrestre; entre aqueles outros que analogamente se constituem para a guerra oceânica: marítima e aérea, e finalmente numa cooperação geral

dos representantes máximos de cada um desses grupos orientadores das guerras marítima e terrestre com a aérea.

Quaesquer que sejam as operações, nelas haverá sempre, nelas deverá sempre existir a interpenetração dos vários elementos da guerra, sendo o elemento aéreo (somos submarinistas) uma constante, inda que caracterizada por sua extrema mobilidade.

Dessarte, se nas próprias operações não devamos pretender o isolamento de um só fator de combate, aéreo, marítimo ou terrestre, muito menos ainda será possível uma condução da guerra à vitória, sem que tal guerra seja concebida como uma só entidade, omnimoda. Mas, tal seja a situação geopolítica a guerra será fundamentalmente marítima, terrestre ou aérea.

Oxalá possa êste Instituto cooperar eficazmente em prol de uma indispensável visão harmoniosa de conjunto do problêma político-econômico nacional, donde a determinação exata, precisa, do problêma da guerra. Dessarte reuniremos as capacidades dos mais diligentes empregando-as conseguintemente na junção dos materiais diversos e que possam escapar às vistas dos que se têm de especializar mais no emprêgo das armas nos combates, e dêstes nas guerras, do que no estudo destas como elemento da evolução politico-social.

Essa é a finalidade dêste Instituto constituído apenas de homens que se dedicam ou se dedicaram ao estudo e prática da guerra.

É portanto a guerra a meta final de nossas cogitações técnicas, guerra visando objetivo perfeitamente precisado, guerra ofensiva por exelência, inda que instrumento da menos agressiva de tôdas as políticas, de nossa política de defesa nacional e continental, elemento de ordem internacional, donde elemento de progresso humano.

Essa tem sido sempre a nossa política, e dela nos orgulhamos quando verificamos em nosso peito que as medalhas militares que nêle ostentamos foram conquistadas em guerra que tal, guerra que nos foi imposta pela agressividade germânica torpedeando nossas naves de comércio em 1915 e 16.

Inda uma vês mais, e para silenciarmos, insistimos lembrando que buscamos fazer o elogio do galhardo brasileiro Abreu e Lima, testigo da bravura profissional guerreira dos brasileiros, testemunho flagrante do pendor marinho de nossa gente, máxime do Norte, viveiro maior de nossa marinhagem. Não empreendemos estudo crítico de sua heróica vida e erudita pena.

Grande e grandiosa foi a vida por Abreu e Lima vivida durante 73 anos dos quais mais de um meio século como homem de guerra e de letras, soldado da liberdade em o Novo Mundo, mártir na sua Pátria, o nosso Brasil, herói em as nações constituídas por *El Libertador*, de quem êle Abreu e Lima foi sempre amigo dedicado.

Tal é o aspêto principal dêsse tão ilustrado Compatricio, nosso Patrôno. Tôdas as notícias biográficas feitas sôbre sua vida, são de méras indicações, não só a de inúmeros autores nacionais como estrangeiros. Assinalam sua estada nos exércitos de *El Libertador* e sua agitação jornalística e pamphletária, como também a autoria de uma "história do Brasil" e memórias científicas.

A nosso ver tais indicações, inda que valiosas, têm o grave inconveniente de sêr não só incompletas, o que é natural dada o caráter delas, mas deficientes num aspêto capital. Elas não transparecem o modo pelo qual foram executados todos êsses serviços.

Salientaremos assim e em final que Abreu e Lima combateu nos exércitos de *El Libertador* da América espanhola como soldado de um ideal desenvolvido em sua mocidade no Brasil, pugnando por sua consecução acôrde ao juramento que fizera junto ao cadáver de seu Pai, mártir da liberdade na América portuguesa, e de cujo martírio fôra também partícipe êle próprio Abreu e Lima.

Do pôsto de capitão do exército, pôsto que alcançara cursando a Escola Militar do Rio de Janeiro em curso dos mais brilhantes, pôsto no qual ingressara nos exércitos da Grã-Colômbia, dêle ascenderia sucessivamente por bravura até o de General de Brigada. E o generalato foi-lhe confe-

rido em “gráu heróico e eminente” assinalando-se também a sua competência e lealdade.

Após mais de treze anos de serviços, na convulsionada fase da independência, pode merecer de seus Chefes o reconhecimento dessa qualidade, inda que essencial ela seja à dignidade militar, “mas difficilima de conceituar-se num longo e agitado período como êsse”. Tal consideração, a de sua perene lealdade expressa por um General Mariano Montilla, em documento oficial concedido ao despedir-se Abreu e Lima dos exércitos da Grã-Colombia, isso é positivamente documento honrosíssimo para êle e a se refletir em sua Pátria o nosso Brasil...

Sim! bateu-se no mar e em terra, do Atlântico ao Pacífico, por um ideal nobilíssimo. Tanto assim, que abriu mão de tôdas as vantagens pecuniárias que lhe foram concedidas em pról da Pátria que fizera sua, a jovem república da Grã-Colombia! Não foi um soldado, como tantos houve, inda que valorosos!

Não. Nêsse aspeto recordemos que até mesmo aquela célebre “Esmeralda de Muzio” que lhe ofertara o General Santander pelo heroísmo demonstrado à frente do Esquadraão de “Guias de Mojica”, êle Abreu e Lima não guardaria para si. Permita-se-nos à propósito indagar onde se acha tal pedra? Onde aquele “Busto em ouro” do Libertador, por êste oferecido a Abreu e Lima como um testemunho assás honroso do seu proceder, e por êste dado às Irmãs de Bolívar?

Não! Abreu e Lima foi um “Libertador de Povos” como bem o consagrou a Venezuela por aquela preciosa “Placa” da Ordem dos Libertadores, única venera que êle usou entre nós, nos grandes dias nacionais brasileiros!

Seu impulso moral e sua capacidade intelectual tantas vêzes patenteados tiveram consagração máxima em dois eventos por isso culminantes ao nosso ver: Quando Bolívar é atacado na Europa, por um dos mais conceituados publicistas do seu tempo, é o brasileiro Abreu e Lima o escolhido para devassar-lhe o arquivo em busca dos elementos que julgasse necessários à defesa de *El Libertador*, naquilo

que essa "Gloria da América" tinha de mais caro: sua reputação. E quando Simon de la Trinidad Bolivar, Pai de cinco Nações, marcha para o exílio, tão tristemente comum aos grandes homens de tôdas as Pátrias e de tôdas as épocas, é o bizarro General de Lima o Chefe escolhido para ir adiante a conter as facções para a passagem do *El Libertador*!

O nosso Compatricio cujo elogio ora tão palidamente fazemos — Sr. Embaixador da Colombia! — é um daqueles 150 centáuros do exército do Apure, ao mando supremo do imperterrito General Paez que, na história militar se honra com essa incrível ação que se chamou *Las Queceras del Medio*, varrendo a todo o exército de Morillo forte de alguns milhares! É assim um dos Libertadores da Nova Granada! Srs. Embaixadores de Venezuela e da Bolivia! Esse brasileiro, José Ignacio de Abreu e Lima serviu com Bolivar, com Santander, com Soublete, com Urdaneta, com Montilla, com Sucre, o grande marechal de Ayacucho. Ele tinha garbo das suas cruces de Boyacá e Puerto Cabello e do nobre escudo de Carabôbo, memorável prélio no qual o Leão de Apure ao mando da 1.^a Divisão, o General José Antonio Paez, entusiasmado com a bravura do Tenente Coronel, ajudante do seu Estado Maior o nosso compatricio, depois ferido, dá-lhe seu relógio como uma condecoração que êle Abreu e Lima, 47 anos depois, inda venerava! Também grangeara a Placa dos Libertadores de Venezuela, de onde zarpou marinheiro improvisado, comandando a esquadra bolivariana.

Alheando-nos da interpretação histórica daquele pedido de auxílio feito pela República do Perú — Sr. Embaixador — por isso que não conhecemos suficientemente o controverso evento, recordaremos por amor à essa República tão nossa amiga que foi ainda êsse brasileiro Abreu e Lima quem saiu à frente da célebre "Divisão Auxiliar" cujo mando deixaria ao verificar tratar-se mais realmente de uma questão interna da jovem República.

Senhoras e Senhores!

Abreu e Lima como é entre nós conhecido, José de Lima como o é nas Repúblicas vizinhas, mas de qualquer forma José Ignacio de Abreu e Lima, General em gráu heróico e

eminente dos exércitos da Grã-Colômbia e Brigadeiro do nosso exército imperial, que o recebeu no mesmo pòsto alcançado nos exércitos republicanos de Bolívar, Abreu e Lima, no Brasil excelso no patriotismo e sublimado no martírio, douto na polêmica, tal Compatriócio ilustre, e também da América figura de pról nas artes, letras e ciências, seria ainda do Mundo cidadão invicto na luta pelas liberdades cívicas e pela cooperação universal em busca de uma melhoria das condições da Humanidade!

Foi um sêr eminentemente convergente, à despeito do atributo *brigão* que alguns lhe deram, antes por fazer-se intemerato defensor daquilo que julgava justo, e digno.

Abreu e Lima! Nós brasileiros cõscios das virtudes nacionais e de nossos defeitos, seguros do valor desta nacionalidade que terá em ti um de seus numes tutelares, nós te saudamos como mártir da independência nacional, como digno de ser filho de um "Padre Roma", como amigo leal de Bolívar e mais de que tudo, como Libertador da América!!...

RELATÓRIO DAS ATIVIDADES DESTA INSTITUIÇÃO CULTURAL, RELATIVO AO ANO DE 1946

Exmo. Sr. Presidente.

CONSIDERAÇÕES GERAIS

Tenho a satisfação de apresentar a V. Ex. e aos dignos confrades o relatório de que trata o Capítulo III, artigo 10.º, § 7.º dos Estatutos em vigor e relativo aos trabalhos do ano fluente.

Embora tenha êste Cenáculo de estudos geógrafo-históricos apenas um decênio de existência, pois, fundado a 7 de Novembro de 1936 por uma plêiade de competentes escritores militares, contudo tem procurado cumprir a sua missão, empregando louváveis esforços, que muito honram as suas diversas diretorias.

Assim, a actual directoria tem a consciência de que tudo há feito para não desmerecer a confiança dos diletos consócios que a distinguiram com os seus votos, numa eleição que se processou em ambiente da mais cordial harmonia.

Por outro lado, a precariedade dos recursos destinados ao Instituto, criando certas dificuldades ao seu desenvolvimento, e as circunstâncias especiais decorrentes da situação internacional emanada da última guerra contribuíram para privar-nos do convívio de determinado número de consócios, inclusive o nosso presidente, General Valentim Benício da Silva, nomeado Adido Militar nos Estados Unidos da América do Norte, deixando-nos sem as suas luzes.

Todavia, o nosso entusiasmo não arrefeceu, dado o interesse que o vice-presidente em exercício, o Brigadeiro

Lísias Augusto Rodrigues, soube imprimir aos nossos afazeres, no sentido de que os mesmos não sofressem solução de continuidade.

Na ausência do 1.º secretário, signatário dêste preâmbulo, no período de Janeiro a Julho do corrente ano, esteve no exercício de suas funções o 2.º secretário, Major Deoclécio de Paranhos Antunes, deixando, na sua passagem por esta Secretaria, um traço luminoso de sua atuação, revelador de sua esplêndida cultura, oriunda de uma inteligência sempre a serviço das boas causas. Merece também referência a funcionária D. Maria Liberalina Sombra, excelente auxiliar de nossos trabalhos.

SEDE DO INSTITUTO

Continuamos ocupando um compartimento da Biblioteca Militar. As sessões solenes, entretanto, têm tido lugar nos salões do venerando Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, cujo presidente, o solícito Embaixador Dr. José Carlos de Macedo Soares, com a fidalguia e prestimosidade que caracterizam os seus atos, muito nos tem cativado, proporcionando à nossa Associação Cultural tôdas as facilidades para a bôa marcha de seus empreendimentos. Também as diretorias do Clube Militar, com tôda a solícitude, têm-nos cedido o seu belo salão de conferências para tal fim.

Futuramente, porém, com a construção do prédio destinado ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e ainda graças ao ilustre diplomata, será reservado local destinado à sede definitiva do nosso Instituto. As *demárches* foram ventiladas, com significativo interêsse, pelo nosso presidente, General Benício da Silva.

RECURSOS FINANCEIROS

A subvenção de Cr\$ 30.000,00 anuais, que nos vinha sendo concedida pelo Ministério da Educação, foi reduzida à metade no corrente ano. Tal redução ocasionou ao Insti-

tuto delicada situação financeira, contribuindo para dificultar a consecução de seu elevado objetivo.

O nosso digno confrade, Major Humberto Peregrino Seabra Fagundes, 1.º tesoureiro, com a apresentação do respectivo balancete, comprova plenamente o emprêgo da supra citada importância.

MOVIMENTO ASSOCIATIVO

Felizmente, no corrente ano não passámos pelo dissabor de perder nenhum consócio. Assim, a morte impiedosa renunciou ser tão cruel, após nos arrebatou, em 1945, distintos companheiros de luta, que deixaram neste Instituto grande lacuna e indelével saudade.

Candidataram-se ao nosso Grêmio Social o Major Nelson Rodrigues de Carvalho e o Cmt. Antônio Mendes Braz da Silva, cujos trabalhos apresentados, em face do Capítulo IV, artigo 19 e seus §§, foram aprovados pelas comissões técnicas respectivas e aceitos pelo voto do Conselho Diretor. Entretanto, por motivo estranho à diretoria, ainda não tomaram posse de suas cadeiras. Além destes, não prestaram o compromisso oficial, de que trata o § 6.º do artigo em aprêço, os sócios efetivos General Onofre Muniz Gomes de Lima, Coronel Francisco Afonso de Carvalho, Ten. Cel. Salm de Miranda e Major Amyr Borges Fortes, eleitos anteriormente.

Esperamos que os novos confrades venham prestar a sua valiosa colaboração ao nosso Sodalício, na importante e austera cruzada a que nos devotamos.

DILIGÊNCIAS CULTURAIS

A disseminação de um grupo de nossos consócios, ante a situação anormal porque passou a Nação, não diminuiu o *élan* e o ritmo das nossas obrigações. Daí, havermos realizado sessões mensais sobre temas geográficos e historiográficos, sendo, porém, duas de recepção aos sócios efetivos

Cmt. Anibal do Amaral Gama e General Tristão Alencar Araripe.

O primeiro discorreu brilhantemente sobre o patrono da cadeira n.º 50, o historiógrafo Almirante Francisco Cordeiro Tôrres e Alvim, Barão de Iguatemi, e de seu fundador, o saudoso Almirante Henrique Boiteux. Foi recebido pelo consócio Jonathas de Moraes Corrêa, que produziu magnífica dissertação sobre a personalidade do recepcionado.

O segundo, com a eloquência que lhe é proverbial, discursou sobre o patrono da cadeira 31, o intelectual Marechal José Bernardino Bormann, ocupada pelo sócio fundador, o inolvidável General Augusto Tasso Fragoso, que não será substituído neste Instituto e cuja fecunda cultura universal ressalvou. Foi recebido pelo preclaro General Estevão Leitão de Carvalho que, como acontece em suas preleções, se manteve acima de nossas expectativas, produzindo uma peça oratória de valor, sobre as atividades militares e culturais do novo confrade.

Por iniciativa de um grupo de consócios, o Instituto associou-se às homenagens prestadas pela nossa Marinha de Guerra ao bravo Almirante Luiz Felipe Saldanha da Gama, no dia 12 de Abril próximo findo, efeméride do centenário de seu nascimento. Em sessão solene, salientaram a figura militar e política do herói de Campo Osório, o orador oficial, Cmt. Luiz Alves de Oliveira Belo e Jonathas Corrêa.

O Instituto, cooperando também nas solenidades do centenário de nascimento do ínclito General Antônio Ernesto Gomes Carneiro, a 18 de Novembro, fez-se representar, em Belo Horizonte, pelo confrade Oliveira Belo, atendendo, destarte, ao gentil convite do Instituto de Minas Gerais, que organizou um programa cívico muito interessante, de sincera e merecida homenagem ao saudoso patriota, que soube morrer no posto da estacada, defendendo as instituições republicanas.

Igualmente, com o Círculo de Oficiais Reformados do Exército e da Marinha, comemorou esta importante efeméride na Casa Deodoro, sede daquele Círculo, realizando em conjunto uma sessão solene, seguida de uma conferência

proferida pelo esforçado consócio Ten. Cel. Jonathas Corrêa. O conferencista, com invulgar calor cívico, ressaltou entusiasticamente a vida do lídimo republicano histórico, sendo muito aplaudido pela numerosa assistência.

Além disso, tendo o signatário passado uma temporada em sua terra natal, o austero e culto Instituto do Ceará o homenageou, havendo o seu presidente, o Dr. Tomás Pompeu Sobrinho, seu dileto contemporâneo no tradicional Ginásio Cearense, feito, em magna sessão, lisonjeiras referências no tocante à situação do nosso Instituto, paladino das justas causas, congratulando-se pelos relevantes serviços que tem prestado ao País, destacadamente quanto à atitude desassombrada que assumiu, em face da questão de limites entre os Estados de Minas Gerais e Espírito Santo, quando esposou e defendeu a verdadeira doutrina.

Também foi recepcionado na tradicional "Casa Juvenal Galeno" onde proferiu, a convite dos intelectuais cearenses, uma conferência sôbre o "Panorama Sul Americano".

Aí, foi recebido pelo culto professor Joaquim Alves, conspícuo membro do referido Instituto do Ceará.

Antes, o nosso distinto consócio, General Onofre de Lima, proferiu notável tertúlia, abordando o interessante tema: "A Poesia Popular e Humana de Juvenal Galeno".

As conferências em aprêço foram muito apreciadas, tendo a imprensa local ressaltado a sua importância.

A Comissão de Publicações do nosso Instituto, deu-nos o excelente n.º 9 de sua Revista, atinente ao 1.º semestre; o n.º 10, relativo ao 2.º semestre, acha-se no prélo e em vias de circular ainda no corrente ano.

O lamentável atrazo que se nota na distribuição da Revista provem do fato de lutarem presentemente as casas editoras com a carência de tipógrafos.

REFORMA DOS ESTATUTOS DO INSTITUTO

Os respectivos trabalhos estão em andamento, tendo a comissão nomeado para a sua reforma e composta dos con-

sócios Cel. Rafael Danton Garrastazú Teixeira e Cmt. Oliveira Belo apresentados sugestões nêsse sentido, as quais se acham em estudos.

CONCLUSÃO

São assim expostas, em rápidos traços, as nossas atividades administrativas e culturais do corrente ano, que ora termina. Asseguramos, todavia, que o pouco que fizemos foi o máximo possível dentro de nossas possibilidades, tendo, com carinho, empenhado tôdas as nossas fôrças para não transformar a oportunidade que nos levou a exercer esta alta função de secretário, em vão empreendimento e sem o brilho marcante dos nossos antecessores...

CORONEL JOSÉ FELÍCIO MONTEIRO LIMA
1.º Secretário