

## COMENTÁRIOS À HISTÓRIA

VICENTE AMORIM

*O modo por que sempre se apreciou os acontecimentos e se fez sentir os fatos da nossa vida social e política, não é demais que se o demonstre aos que não ousam nem se preocupam de pesquisá-los com o interesse de conhecê-los com a certeza justificada e verdadeira que só se encontra no pó dos arquivos.*

*Não nos tem faltado oportunidade de lembrar os quantos cochilos de nossos comentadores apaixonados ou apressados, colhidos em contradições com a verdade histórica, como na data do descobrimento do Brasil e entre outras, a da fundação de Petrópolis, surgida entre as montanhas "mui grandes", no modo de se expressar Pero Lopes de Sousa, no seu "Diário de Navegação", quando da esquadra de Martim Afonso, ancorada no golfo da nossa Guanabara, pelos idos de 1531.*

Os assuntos interessantes de nossas palestras com os leitores, não nos tem faltado o aprêço de muitos dêles, e é assim que vamos abordar um assunto subordinado aos nossos desejos de concorrer para o estudo do passado da nossa existência entre os povos modernos do nosso continente.

Quando se construiu o primeiro trecho ferroviário no nosso território, graças à energia e à clarividência de um brasileiro, que simples empregado no comércio do Rio de Janeiro tivera a felicidade de visitar a Grã-Bretanha, onde angariou grandes amizades, o Governo do Império já se encontrava às voltas com o estudo desse problema, mais que necessário ao nosso País, tendo em vista a sua extensão territorial.

Irineu Evangelista de Souza, que naquela época tornara-se o mais decidido desbravador dos nossos recursos industriais, compreendeu as dificuldades que aso-berbavam a administração pú-

blica, sem os meios indispensáveis à aproximação dos vários núcleos de população, já disseminados, e cogitou de levar a efeito essa grandiosa obra patriótica, com espírito elevado e sabedoria.

Tomou por ponto de partida a obra da Guanabara, galgando a Serra da Estrêla, para ir em busca das "minas gerais", cujos produtos exportáveis, especialmente o ouro, era a especiaria mais cobigada desde os tempos coloniais e que desciam no dorso dos animais pela velha estrada das "lajes soltas", como ficou conhecida, depois de ser modificada por determinação do Príncipe Regente, em 1801.

O Pôrto da Estrêla, cuja vila florescia com o comércio que tomava vulto na época, os seus habitantes não permitiram que se transformasse em ponto inicial da via férrea, a primeira em terras do Brasil, dando margem a que seu criador buscasse em outro local da freguesia de Nossa Senhora da Guia, um ponto para desembarque, mais acima do Pôrto

da Estrêla, que veio a se denominar de "Mauá" quando da inauguração do primeiro trecho até o Fragoso, com quatorze quilômetros e quinhentos metros (14,500), em 1854, tendo sido iniciada a sua construção em 29 de agosto de 1852, e tendo atingido a atual Raiz da Serra, em 16 de dezembro de 1856.

A sua execução deu-se em virtude de contrato com o Governo da Província, de 27 de abril de 1852, "para a construção de uma estrada de ferro que partindo da Praia da Estrêla fôsse ter à Raiz da Serra de Petrópolis", e da aprovação do Governo Imperial, em 12 de junho também de 1852, pelo Decreto n. 987, "concedendo ao Comendador Irineu Evangelista de Souza o privilégio para a construção da estrada e navegação a vapor da Côte ao ponto onde tivesse início a referida estrada".

A Estrada Normal da Estrêla que ainda hoje vemos na Serra, entrecortada pela linha férrea, fôra durante muito tempo um complemento da estrada de ferro construída pelo Comendador Irineu Evangelista de Souza, depois Barão e Visconde de Mauá, facilitando da Raiz da Serra em diante, de carruagens e passageiros que vinham do cais da Prainha na Côte até o pôrto de Mauá em barcos a vapor e dêsse ponto à Raiz da Serra no trem, de onde galgavam a montanha acomodados em carros ou diligências, puxadas a quatro animais, assim como também os cargueiros que demandavam o interior: estrada esta que fôra construída através dos despenhadeiros da Serra da Estrêla ou do Cayoaba, pelo nome do rio que desce das cabeceiras até ganhar o Inhomirim na baixada.

A primitiva estrada de cargueiros, neste trecho da serra, desde os tempos coloniais, aproveitava o rastro dos silvícolas que viviam nas imediações e esgueiravam-se pela encosta dos penhascos e margeavam o Cayoaba, servíndolhes de roteiro nas suas excursões

e caminhadas, e que foi adaptada ao tempo dos Vice-Reis pelos civilizados e melhorada até dar passagem às tropas que vinham do Piabanha, as quais antes tinham as suas saídas pelo vale do Paraíba para alcançar, primeiramente, a via marítima de Parati e depois por Marcos da Costa e a "roça" do Alferes, até alcançar Irajá e Inhaúma.

O sonho de Mauá só fôra, afinal conhecido quando da inauguração do primeiro trecho de sua ferrovia, em 1854, por quantos assistiram a solenidade, sob aplausos entusiásticos, na ocasião em que fôra apresentado a D. Pedro II, pelo seu Ministro do Império, no intuito de agradecer ao Monarca a distinção de lhe haver conferido o título de Barão de Mauá, coincidindo ter sido aquêlê Ministro que lhe referendou o título, o mesmo Luiz Pedreira do Couto Ferraz, que quando Presidente da Província, celebrou o contrato da construção do referido trecho ferroviário.

O seu pensamento, os seus anseios, sonhando com a liberdade da produção e o desejo do progresso de sua pátria com a facilidade dos transportes, em um dos arremessos do seu entusiasmo, agradecendo a presença de Sua Majestade ao ato inaugural, assim se expressou: — "Esta estrada de ferro que se abre hoje ao trânsito público, é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. Esta estrada Senhor, não deve parar, e se puder contar com a proteção de Vossa Majestade, seguramente não parará mais, senão quando tiver assentado a mais espaçosa de suas estações na margem esquerda do Rio das Velhas".

Entretanto, só em 31 de dezembro de 1872 é que se vê assinado o contrato de seu prolongamento até Petrópolis, apenas, pelo governo da Província, com o mesmo Barão de Mauá, e afinal, só aprovado pela lei provincial n. 1965, de 10 de dezembro de 1873, dezoito anos depois da inauguração da sua primeira seção até

o Fragoso, antigo Entroncamento e atual Piabetá, e dezesseis anos após a sua terminação final, na Raiz da Serra, em dezembro de 1856.

Mauá não pôde tornar realidade, infelizmente, os seus sonhos acalentados com tanto carinho, porque os maus fados fizeram com que a concessão caducasse, pela insuficiência demonstrada do capital destinado às obras, de cujo contrato constava a garantia de juros, apenas de 7 por cento, sobre o capital de seiscentos contos de réis, tendo lhe sido negado o aumento do capital por êle solicitado. Feneceu assim o seu esforço, as suas esperanças, idealizadas pelo seu cérebro para a solução do problema da grandeza nacional por intermédio do regime ferroviário, no seu tempo.

Mas aí, já o antigo Córrego Sêco de Serra Acima, tinha pressa de ser desvendado pelo progresso de que participava e o govêrno da Província, em 12 de fevereiro de 1879 contratava com os irmãos Calógeras, Michel e Pandiá, e Luiz Berrini, a construção do trecho ferroviário de Raiz da Serra a Petrópolis, conseguindo realizar assim as aspirações do grande bandeirante e espírito realizador do Barão de Mauá, já agora com a denominação de E. de F. Príncipe do Grão Pará, tendo servido de base à referida construção os estudos feitos por Mauá, que pelos seus grandes sentimentos, cedeu-os graciosamente aos novos contratantes, a fim de que se tornasse em breve, realidade, a sua grandiosa idéia, os quais, depois de uma revisão realizada, foi possível conseguir um traçado menos dispendioso 60 por cento do que o primeiro.

Esta construção começou em 1º de agosto do mesmo ano da concessão e só terminou em 18 de fevereiro de 1883, quando às 10 horas da noite foram assentados os últimos trilhos, tendo no dia seguinte, 19, realizado-se a inauguração oficial, com a entrada na Estação de Petrópolis, do primei-

ro comboio da E. Ferro Príncipe do Grão Pará, conduzindo a Família Imperial e convidados, e a 20 do mesmo mês foi aberto o tráfego ao público. Ainda viveu durante muitos anos em Petrópolis, em sua residência, na Avenida Cruzeiro, hoje Rua João Pessoa, o Engenheiro Carlos Detsi, que fez a viagem inaugural do Alto da Serra a Petrópolis, sentado no limpa-trilhos da máquina.

Segundo os rumores daquele tempo, Mauá não conseguiu continuar a sua grandiosa obra, levando os trilhos da sua via férrea até a margem esquerda do Rio das Velhas, porque houve oposição por parte dos proprietários das grandes tropas de animais que faziam o serviço de transporte da produção entre os centros produtores e a Côte dos Vice-Reis, os quais, faltando-lhes êsse encargo, iriam ter enormes prejuízos, como aconteceu em 1888, com a abolição da escravatura, ferindo fundo a economia dos possuidores de escravos, embora fôsse necessidade inadiável a sua extinção.

Parece terem sido verdadeiros êsses rumores, por isso que, justamente no ano em que se realizava a inauguração da linha férrea até Raiz da Serra (1856), iniciava-se a construção da Estrada União e Indústria, no dia 12 de abril, cuja placa em mármore, comemorativa, ainda encontra-se nos nossos dias, aposta na muralha de um dos primeiros prédios, no princípio da Westphalia, tendo sido a concessão requerida para o referido empreendimento por Mariano Procópio Ferreira Laje, assinada em 25 de setembro de 1854, tomando o n. 501, concedendo a garantia de juros de 5 por cento, e tendo o govêrno provincial solicitado o auxílio do govêrno Imperial, que por decreto n. 839, de 12 de setembro de 1855, concedeu o auxílio de 2 por cento de juros sobre o capital empregado, elevando assim os juros para 7 por cento.

O grande empreendimento, pode-se dizer, foi um dos grandes

elementos que contribuíram para o surto das comunicações, mas um dia, afinal, a Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará levou o prolongamento de suas linhas até a localidade do Areal, prejudicando em parte a sua vida econômica, assim como também muito contribuiu para isso, a construção da estrada de rodagem Silveira da Motta, levada a efeito

em 1860, tendo início na localidade de Posse dos Carneiros para São José do Rio Preto, com o auxílio de muitos dos fazendeiros locais, que para esse fim se empenharam com a finalidade de auxiliar o Presidente da Província que projetara e levava a efeito a sua construção, o Conselheiro Ignácio Francisco Silveira da Motta.



## INFANTARIA

A *Infantaria* é, essencialmente, uma arma de combate aproximado. Sua missão principal, no ataque, é tomar *contato com o inimigo, destruí-lo ou capturá-lo*; na defesa, manter a posse do terreno e repelir o ataque inimigo.

A infantaria luta com a combinação de *fogo, movimento e ação de choque*. Com o fogo, inflige perdas ao inimigo e neutraliza a sua força; com o movimento, dele se aproxima e torna o próprio fogo mais eficaz; com a ação de choque, completa a sua destruição e conquista o terreno.

A possibilidade de ações independentes, pelo emprêgo de suas próprias armas, é muito limitada na infantaria. A sua potência ofensiva decresce apreciavelmente quando a liberdade de manobra é limitada, ou quando se defronta com uma posição organizada defensivamente. Sob essas condições, ou contra uma força de armas combinadas, a potência de fogo da infantaria deve ser convenientemente *reforçada pelo apoio de artilharia, carros de combate e de outras armas*. É, também, essencial a coordenação com a aviação de combate. A capacidade defensiva da infantaria atinge o máximo, quando ela ocupa uma posição organizada defensivamente, ou quando a liberdade de manobra do inimigo é limitada.

— O regimento é uma unidade tática e administrativa. Compreende: três batalhões, quatro companhias (obuses, anticarros, serviço e comando), além de outros elementos.

O RI moderno possui grande potência de fogo para o combate aproximado; constitui, por outro lado, verdadeira miniatura de um destacamento de todas as armas.

— O regimento, combinado com um grupo de artilharia, uma companhia de engenharia, além de outros elementos de saúde e transmissões, passa a constituir, no caso de operações descentralizadas (preliminares, ataques parciais e aproveitamento do êxito), um grupamento tático (GT), conhecido, pelos norte-americanos, como "combat team".



N. 7-59

Coordenador: Major OCTAVIO TOSTA  
da Seção de Geografia e História do EME

## SUMÁRIO DA SEÇÃO

### I — DOCTRINA :

“Princípios Fundamentais e Base da Geopolítica da América do Sul e Cuba” — 1. “Princípios Fundamentais da Geopolítica”. — JOHN E KIEFFER, Ten.-Cel. (Trad. por A. de A. Lima).

### II — ESTUDOS E ENSAIOS :

“O Sentido Geopolítico do descobrimento do Brasil” (Conclusão do número anterior) — OMAR EMIR CHAVES, Cel..

### III — PROBLEMAS DA AMÉRICA LATINA :

1. “O Brasil e a Defesa do Ocidente” — Introdução — GOLBERY DO COUTO E SILVA, Cel..

2. “Os Investimentos Norte-Americanos e a Evolução Econômica da América Latina” — PIERRE MONBEIG, Prof. (Trad. por Olga Buarque de Lima).

### IV — FRONTEIRAS :

BRASIL-BOLÍVIA

“O Acôrdo de Roboré” (1ª parte) — OCTAVIO TOSTA, Maj..

### V — ARTIGO ESTRANGEIRO :

“Visões Geográfico-Políticas Mundiais” (Conclusão dos dois números anteriores) — ANGEL RUBIO, Prof. (Trad. por Geraldo Magarinos, Maj).