

FRANCISCO JOSÉ DE SOUSA SOARES DE ANDRÉA

(BARÃO DE CAÇAPAVA)

QUANDO a Córte portuguesa, ameaçada de aprisionamento pelas aguerridas hostes de JUNOT, lançadas à invasão do reino então governado pelo Príncipe Regente, partiu de Lisboa, com destino ao Brasil, entre os milhares de súditos dedicados que lhe constituíram a comitiva, encontrava-se FRANCISCO JOSÉ DE SOUSA SOARES DE ANDRÉA, cujos pendores para a vida militar não o impediram de frequentar os cursos de engenharia e marinha, a que deveria, mais tarde, as suas melhores vitórias pacíficas.

Nascido a 29 de janeiro de 1781, na própria capital portuguesa, estadeava a pujança da mocidade quando atravessou o Atlântico, depois de participar, feito cadete, da campanha de 1801.

Ao abrir-se a era nobilitada por D. JOÃO no Brasil, não lhe tardaram comissões técnicas, em trabalhos hidráulicos na quinta da Boa Vista, transformada em residência real, mercê da espontânea doação do seu proprietário, ELIAS LOPES, em melhoramentos urbanos, e construção de estradas de rodagem.

Ocupava-se de trabalhos profissionais, quando a mobilização de 1817, em defesa do trono contra o qual se erguera a maré republicana de Pernambuco, requisita-lhe o concurso militar, daí por diante prestado com decisão, por mais de agitado decênio.

Por ocasião da independência, aceita a naturalização ampla oferecida por lei e, para evidenciar irrestrita lealdade ao Império nascente, acompanha, resoluto, o general JOAQUIM XAVIER CURADO na missão de conter as ameaças inoperantes de AVILEZ, comandante da guarnição portuguesa, que, provisoriamente aquartelada na Praia Grande, ensaiara neutralizar as resistências brasileiras contra as deliberações das Córtes de Lisboa tendentes à recolonização do Brasil.

Das atividades militares, desenvolvidas onde lhe fôsse exigida a colaboração, passaria à administração provincial, quando, serenadas as desconfianças contra os brasileiros adotivos, decorrentes da abdicação de D. PEDRO I, de quem muitos se conservaram partidários intransigentes, a Regência decidiu confiar-lhe a presidência da Província do Pará, que a insurreição da Cabanagem tumultuava.

A Santa Catarina, em seguida, como igualmente ao Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Bahia, aplica os mesmos princípios que lhe norteavam a ação governativa, mais enérgica ao norte e abrandada ao sul, onde timbrou em proclamar intuítos conciliatórios, embora o enfrentassem, intransigentes em suas aspirações republicanas, os fogosos farroupilhas.

O antagonismo entre as idéias que professava em política, de convicções monarquistas, e as dos revolucionários gaúchos, não lhe embarçou as iniciativas pacificadoras, a que se devotou, desde a primeira semana de governo do Rio Grande do Sul, de que tomou posse a 27 de julho de 1840.

"Quaisquer que tenham sido as invectivas, que contra mim tenham publicado alguns homens mais inimigos da paz do Brasil que meus, escreveria a BENTO MANUEL RIBEIRO, é certo que pacifiquei a Província do Pará, deixando unicamente presos a homens cobertos de crimes horrorosos, e é certo que deixei na Província de Santa Catarina recolhidos às suas casas em perfeita paz a todos os seus habitantes, sem os deixar processar pelos juizes territoriais.

"As minhas primeiras ordens de hoje, antes de receber a carta de V. Excia., já foram determinar a todos os comandantes de forças, que sem dependência de ordem de anistia, deixem viver tranqüillos em suas casas a todos os habitantes da Província, que se apresentarem, e a elas se recolherem pacíficos".

E assim continuaria, em cargos de administração pública, a serviço do Império, que lhe valeriam as honras de conselheiro de Estado, grão-cruz da Ordem de São Bento de Avis, oficial da Ordem Imperial do Cruzeiro e comendador da Rosa.

Não obstante setuagenário e gabado pelos contemporâneos, nenhum empreendimento de vulto executara, que lhe justificasse a inclusão do nome na galeria de geógrafos, além dos comentários à "Memória" de outro estudioso de assuntos fronteiriços.

Em 1851, porém, o Brasil, ajustou com a República Oriental do Uruguai o Tratado de Limites de 12 de outubro, para cuja demarcação mister se tornou a organização de comissão especial, chefiada por individualidade sobranceira a críticas restritivas de seus méritos.

E o nome do autor das Observações aos apontamentos sobre o estado atual da fronteira do Brasil em que apreciara as idéias de DUARTE DE PONTE RIBEIRO, surgiu como acertadamente indicado para semelhante incumbência.

Conhecia a preceito o problema, como evidenciou em escrito opulento de sugestões, e bem assim a região que perfluatrará outrora, solicitado embora por motivos diferentes.

Assim, recaiu a escolha imperial no velho marechal de Exército, já reformado, que ainda um vez tornou às paragens sulinas, onde lutara por volta de 1826, nas proximidades do Passo do Rosário e, decorridos três lustros, forcejara, com as responsabilidades de governante, em meio da revolução farroupilha, por acalmar os ânimos exaltados pela ideologia republicana.

Agora, seria inteiramente de paz a missão, que lhe requisitava os conhecimentos de Geografia e Cartografia, de que anteriormente só de raro em raro se valia em seus afazeres profissionais.

Pelo Uruguai responderia o coronel de engenheiros JOSÉ MARIA REYES, com quem não tardou em conferenciar amistosamente.

"A 2 de novembro de 1853, assinalou E. F. SOUSA DOCCA, em documentada obra — Limites entre o Brasil e o Uruguai, encontraram-se pela primeira vez, os dois comissários, acompanhados das respectivas comitivas, no passo Geral do Xuí".

E à medida que avançavam os trabalhos demarcatórios da fronteira, tão afamada outrora pelas suas características de instabilidade, que a tornavam, mais do que outra qualquer, flutuante, ao sabor de sucessos militares ou diplomáticos, mais avultavam as contribuições geográficas de SOARES DE ANDRÉA, ou realizadas sob sua direção.

Assim, a Mapoteca do Itamarati coleciona, além de outras, as seguintes, referidas em seu catálogo.

731 — Carta plana da fronteira do Xuí. — 1853.

1294 — Carta dos trabalhos feitos pela Comissão Imperial da Demarcação de Limites desde a foz do Xuí até a vila de Jaguarão — 1854.

562 — Carta plana da fronteira do Xuí levantada de 15 de outubro a 31 de dezembro de 1852.

825 — Carta de uma parte da lagoa Mirim — 1853.

246 — Carta plana desde o passo do Centurião até a coxilha de Sant'Ana — 1855.

1669 — Carta plana da fronteira do Jaguarão — 1855.

629 — Planta de uma parte do arroio Cunhãperu e coxilha de Haedo — 1856.

602 — Cópia de uma parte da planta da fronteira levantada por ordem do barão de CAÇAPAVA no ano de 1855.

Mais do que nos relatórios, que permanecem inéditos, como também a maior parte de sua contribuição cartográfica, o esforço de SOARES DE ANDRÉA concretizou-se em obra duradoura, ao assinalar no terreno a linha extremenha, mais de uma vez definida e outras tantas apagada, consoante predominasse orientação política favorável ou contrária.

O Tratado de 1750, não obstante embebido de radioso idealismo, graças às iniciativas de ALEXANDRE DE GUSMÃO, brasileiro apreciado por D. JOÃO V, pouco mais de um decênio vigorou, para fixar os limites entre as colônias da Espanha e de Portugal.

Anulado antes que se ultimassem os respectivos trabalhos demarcatórios, não impediu que pela região praiana se espraiasse a fúria belicosa dos exércitos invasores.

Renovado em 1777, com alterações que, mantidas, revelariam a excessiva condescendência ou fraqueza dos estadistas lusitanos, encarregaram-se ulteriores reflexos de ocorrências ibéricas de neutralizar-lhe os dispositivos, que não chegaram de receber completa interpretação topográfica.

Competiria a SOARES DE ANDRÉA imprimir ao cometimento oficial, repetidamente fraccado, e cuja incumbência teria aceito com prazer, o cunho dos planos exequíveis.

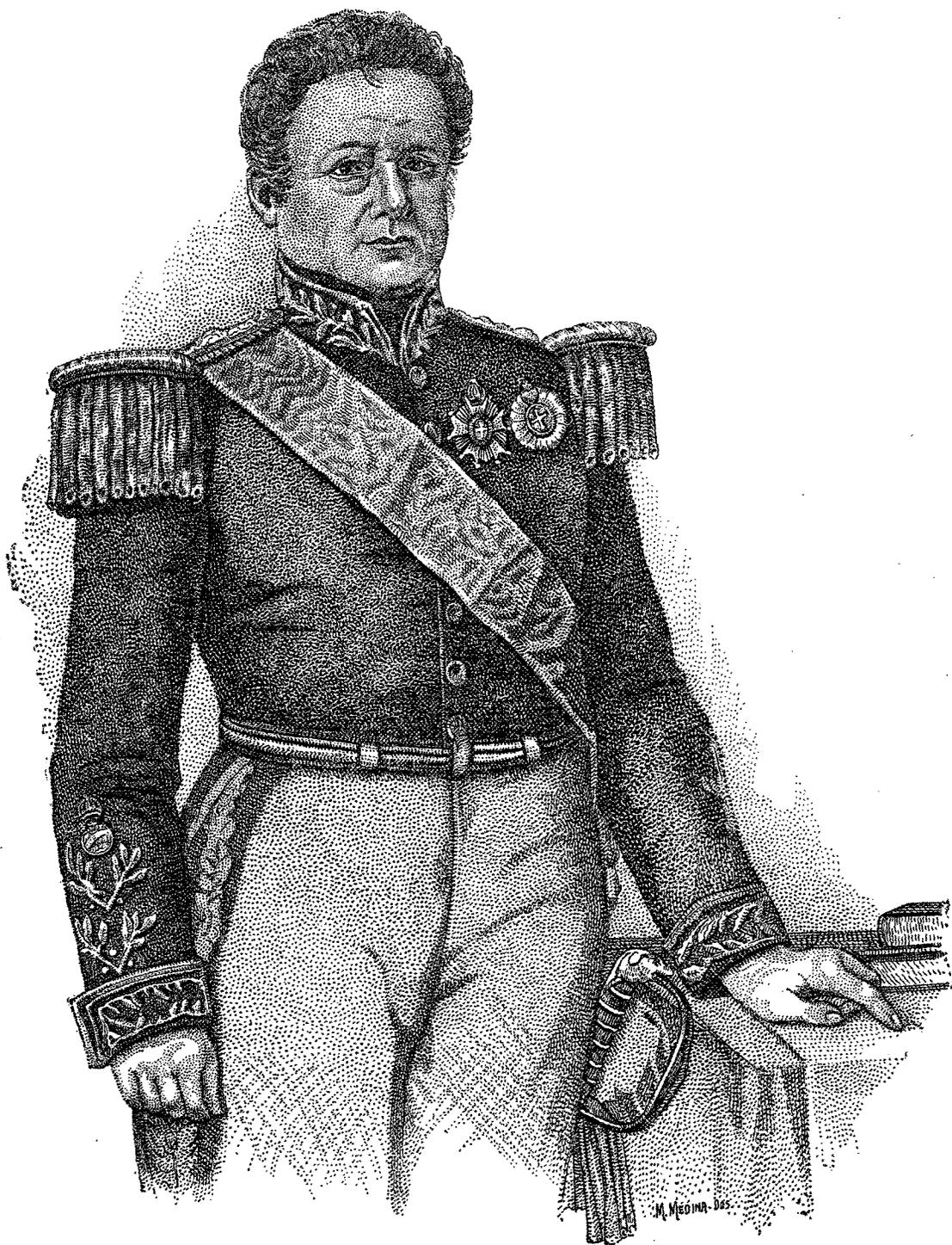
Chantou os primeiros padrões da barra do Xuí à coxilha do Haedo, deslindou as dúvidas, que jamais minguem entre comissários, fervorosos na defesa dos direitos de seus respectivos países, e prosseguia ativamente na demarcação, quando baqueou a 2 de outubro de 1858.

Achava-se no Rio Grande do Sul, conforme assinalou J. M. DE MACEDO, ao traçar-lhe a biografia perante o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, em cujo quadro social ingressou graças aos seus méritos, sintetizados pelo orador oficial, que lhe acompanhou a trajetória brilhante.

Mais de doze lustros, afirmaria sem receio de contestação, "de labor sem descanso, de fidelidade sem quebra, de disciplina sem falha, de honra sem mancha, de pundonor nem sombra, eis a história toda da vida do barão DE CAÇAPAVA. Subiu ao mais elevado pósto do Exército; soube merecer graças, distinções, um título honorífico, e mais que tudo isso a estima do monarca e a gratidão da pátria, tendo sempre por norma de suas ações, por diretor de seus passos, por timbre, por divisa e por ufania, o cumprimento do dever".

Fiel às obrigações que lhe competissem, a dedicação incansável ao trabalho, até à velhice ainda operante, valorizada pelo saber, nobilitou-lhe a existência, que seria apontada por modêlo a futuros demarcadores das fronteiras do Brasil.

VIRGILIO CORRÊA FILHO



Barão de Caxupá

A GEOGRAFIA DA CIRCULAÇÃO SÔBRE OS CONTINENTES

MOACIR M. F. SILVA

Consultor-técnico da Seção de Geografia
dos Transportes

O Sr. ROBERT CAPOT-REY, eminente professor na Universidade de Alger, em seu substancial estudo sob o título *Géographie de la Circulation sur les Continents*, editado pela Librairie Gallimard, de Paris, como vigésimo volume da coleção de Geografia Humana, dirigida por P. DEFFONTAINES, discorre sôbre aquêlo aspecto que, em nosso modesto ensaio sôbre *Geografia dos Transportes no Brasil*, designamos *circulação interna, de superfície*, ou sejam os *transportes terrestres* (rodovias e ferrovias) e a *navegação interior* (fluvial e lacustre). Dando embora disposição diversa, aliás muito interessante e atraentemente exposta, à matéria tratada, vem justificar, também, com sua autoridade incontestante, a subdivisão que, naquele ensaio, adotamos, em: *circulação interna primitiva* — vias e meios de transporte anteriores ao advento da ferrovia; e *circulação interna atual*, — estradas de ferro e rodovias modernas. (O que não exclui que, com tais vias e meios de transporte *modernos*, subsistam, ainda hoje, no Brasil, como em todos os continentes, outras vias e meios de transporte mais ou menos *primitivos*).

Como decorre do próprio título da obra, nesta não são consideradas, nem a circulação marítima, inter-continental, ou periférica aos continentes; nem a circulação superior (aeroviação), a não ser ligeiramente de passagem, sôbre as "perspectivas da aviação", (às págs. 119-120).

Não podendo descer a uma apreciação pormenorizada da *tábua de matérias* da excelente obra, — o que transbordaria do âmbito de uma simples nota de *impressão de leitura*, — resumamos, esquemáticamente, a disposição do assunto, segundo a forma sob a qual é êle tão minuciosa e tão agradavelmente exposto pelo ilustre professor ROBERT CAPOT-REY.

Após uma introdução relativa aos "problemas geográficos da circulação", o livro se triparte, versando sôbre:

- (I) — *A circulação e o gênero de vida;*
- (II) — *Os meios de transporte e o meio natural;*
- (III) — *A circulação e o povoamento.*

Na primeira parte, são descritos:

- (a) — a circulação entre os nômades (cap. I)
- (b) — a circulação entre os sedentários (cap. II)
- (c) — o problema dos transportes: — (I) do carregador humano à roda (cap. III)
- (d) — o problema dos transportes: — (II) as metamorfoses da viatura (cap. IV)
- (e) — a circulação e as necessidades espirituais (cap. V)
- (f) — determinismo e contingência dos fatos de circulação (conclusão da 1.^a parte).

Iniciando a segunda parte, antes de tratar "os meios (*moyens*) de transporte e o meio (*milieu*) natural", há uma introdução sucinta sôbre "as grandes zonas climático-botânicas, quadro natural de uma Geografia dos Transportes".

A seguir, são descritos:

- (g) — a circulação nas florestas (cap. I)
- (h) — a circulação no deserto (cap. II)
- (i) — a circulação na montanha (cap. III)
- (j) — a circulação e os rios (cap. IV), discriminando: (A) o rio-obstáculo, (B) o rio-estrada
- (l) — os três estádios na adaptação dos meios de transporte ao "meio" (conclusão da 2.^a parte).

Finalmente, na terceira e última parte, são estudados:

- (m) — as vias de comunicação e os estabelecimentos humanos (cap. I)
- (n) — o caminho-de-ferro e a colonização (cap. II)
- (o) — o caminho-de-ferro, o automóvel e a desertção dos campos (cap. III).

Fecha esta parte, e portanto o livro, uma “conclusão” sintética em oito páginas apenas, em que se diz da evolução dos meios de transporte, da redução dos obstáculos físicos, da permanência de certos itinerários, e, por fim, do primado do povoamento.

Tendo 32 pranchas de expressivas e nítidas ilustrações fotográficas, extra-texto; cinco figuras insertas no texto e uma “carta da repartição actual dos meios de transporte não mecânicos”, o volume, de cerca de 300 páginas, traz ainda uma resenha bibliográfica de 221 obras citadas no livro, grupadas de conformidade com as partes essenciais dêste: (1) generalidades; (2) circulação e gêneros de vida; (3) o problema dos transportes; (4) os meios de transporte e o meio; e (5) a circulação e o povoamento.

Exposto, em linhas muito gerais, o que é o livro do professor CAPOT-REY, destacaremos alguns tópicos como exemplos de sua maneira de expor a matéria.

Explicando, inicialmente, o espirito da obra, diz o seu autor:

“Há uma Geografia das Correntes de Circulação que tem por objeto próprio os grandes movimentos de homens e de mercadorias, que se efetua na superficie do globo; ela se aplica em situá-los, e avalia-los quantitativamente, enfim em explicá-los pela diversidade das necessidades e dos recursos naturais.

“Também se pode conceber uma Geografia da Circulação que seja o estudo dos modos de circulação e de suas relações com o conjunto das condições físicas e humanas.

“Ao passo que a primeira ordem de fatos entra na Geografia Econômica, a segunda sobressai da Geografia Humana. E’ nesse último ponto de vista que o livro se coloca”.

Tratando das primitivas trilhas, como “imã da circulação terrestre”, pondera:

... “mesmo considerada de um ponto de vista essencialmente humano, a circulação constitui um dos fenômenos geográficos mais fáceis de ser apreendido, quer ela se efetue sobre vias reservadas e preparadas para êsse efeito, quer, ainda incerta de vias e meios, ela se reconheça somente pelas trilhas que deixou.”

“O homem, com efeito, como os outros animais, marca com seus passos a erva que pisou ou o solo que calcou; a trilha é mais ou menos nítida segundo os casos, mas nunca desaparece completamente” ... E observa:

“Se se fala de rotas marítimas e aéreas, é que elas conservam apesar de tudo certos contactos com o continente: os pontos de aterragem em que o batel reconhece sua posição, os portos em que êle toca à terra, as balizas ou os aeródromos para o avião...”

“Por mais leve que seja o rasto de um passo êle tende a perpetuar-se. O homem é um animal preguiçoso. Êle se encaminha mais voluntariamente para onde encontra os ramos levantados, os espinhos afastados, as pedras postas transversalmente à corrente, sem contar que seguindo as trilhas de um pioneiro, êle tem mais probabilidade de chegar a um ponto interessante, pastagem, clareira abundante em caça, ou esconderijo de provisões”.

Esta passagem nos traz à mente as considerações de R. TAGORE, citadas em nosso livro *Quilômetro Zero* (pág. 153) sobre “os ziguezagues descritos por um caminho através de um prado perfeitamente plano. E’ ainda mais surpreendente quando se pensa que um caminho não é traçado pelo capricho de um só pedestre. Poder-se-ia acreditar que quase todos os caminhantes são dotados de excentricidades idênticas, pois traçaram caminhos tão estranhamente sinuosos. A causa disso está, entretanto, nas sugestões vindas da terra, às quais nossos pés respondem inconscientemente”.