ÓRGÃO DE DIVULGAÇÃO DAS ATIVIDADES DA ACADEMIA DE HISTÓRIA MILITAR TERRESTRE DO BRASIL / RIO GRANDE DO SUL (AHIMTB/RS)
ACADEMIA GENERAL RINALDO PEREIRA DA CÂMARA - E DO INSTITUTO DE HISTÓRIA E TRADIÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL (IHTRGS)

O Tuiuti

2013 / Nº 99

Construindo o Brasil

Recordando o Papel Fundamental da Engenharia Militar: Segunda Parte

FAHIMTB

AHIMTB/RS

IHTRGS

O Tuiuti

ÓRGÃO DE DIVULGAÇÃO DAS ATIVIDADES DA ACADEMIA DE HISTÓRIA MILITAR TERRESTRE DO BRASIL/RIO GRANDE DO SUL (AHIMTB/RS) - ACADEMIA GENERAL RINALDO PEREIRA DA CÂMARA - E DO INSTITUTO DE HISTÓRIA E TRADIÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL (IHTRGS)

210 ANOS DO NASCIMENTO DE CAXIAS – 70 ANOS DA CRIAÇÃO DA FEB

Editor: Luiz Ernani Caminha Giorgis, Cel – Presidente da AHIMTB/RS e Vice do IHTRGS
lecaminha@gmail.com

Projeto Gráfico: Fabricio Gustavo Dillenburg - Núcleo de Estudos de História Militar Vae Victis
nucleomilitar@gmail.com

Capa:
Vista da ponte B4-A1, que substituiu a ponte do Rio Pelotas, que ruiu. O ano é 1965.

A FAHIMTB E SUA ANTECESSORA, A AHIMTB

A Academia de História Militar Terrestre do Brasil (AHIMTB) foi fundada em Resende, RJ, em 1º de março de 1996 e reorganizada em 23 de abril de 2012 como Federação de Academias de História Militar Terrestre do Brasil (FAHIMTB), com sede no interior da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), e mais cinco academias federadas:

- A AHIMTB/RESENDE – Academia Marechal Mário Travassos, junto à FAHIMTB na AMAN e presidida pelo acadêmico emérito Cel Claudio Moreira Bento;

- A AHIMTB/Distrito Federal – Academia Marechal José Pessoa, com sede no Colégio Militar de Brasília, sob a presidência do acadêmico emérito Gen Div Arnaldo Serafim;

- A AHIMTB/Rio de Janeiro – Academia Marechal João Batista de Mattos, com sede na Associação Nacional dos Veteranos da FEB (ANVFEB/RJ) e sob a presidência do acadêmico emérito Eng Ten R/2 Art Israel Blajberg;

- A AHIMTB/Rio Grande do Sul – Academia General Rinaldo Pereira da Câmara, com sede no Colégio Militar de Porto Alegre (CMPA) e sob a presidência do acadêmico emérito Cel Luiz Ernani Caminha Giorgis; e

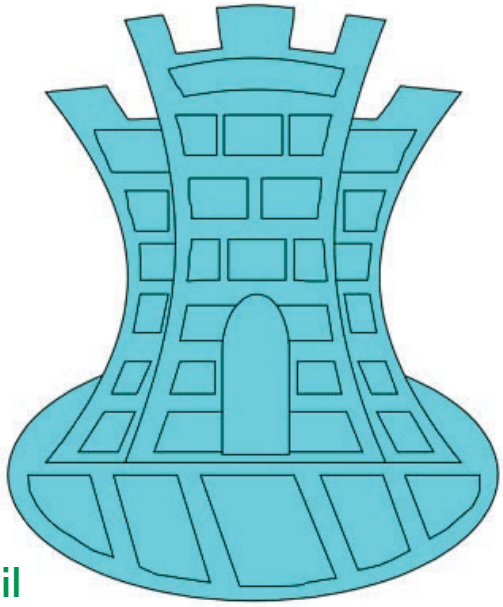
- A AHIMTB/São Paulo – Academia General Bertoldo Klinger, com sede no Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba (IHGGS), sob a presidência do acadêmico Historiador Adilson Cesar, também o presidente do citado Instituto. As citadas AHIMTB funcionam com delegações de poderes específicos da FAHIMTB e AHIMTB/Resende.

A AHIMTB foi fundada na data do aniversário do término da Guerra do Paraguai e do início do ensino militar na Academia Militar das Agulhas Negras em Resende. Teve, como sua sucessora, a FAHIMTB e as AHIMTB federadas, que são destinadas a desenvolver a História das Forças Terrestres do Brasil: Exército, Fuzileiros Navais, Infantaria da Aeronáutica, Forças Auxiliares e outras forças que as antecederam desde o Descobrimento. A FAHIMTB, com sede e foro em Resende mas de amplitude nacional, tem como patrono o Duque de Caxias e como patronos de cadeiras historiadores militares terrestres consagrados.

O TUIUTI - ÓRGÃO DE DIVULGAÇÃO DAS ATIVIDADES DA ACADEMIA DE HISTÓRIA MILITAR TERRESTRE DO BRASIL/RIO GRANDE DO SUL (AHIMTB/RS) - ACADEMIA GENERAL RINALDO PEREIRA DA CÂMARA - E DO INSTITUTO DE HISTÓRIA E TRADIÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL (IHTRGS)
NOVEMBRO 2013 - Nº 99

O Exército Que Constrói o Brasil

Desbravando o País, Espalhando o Progresso (Parte 2)



Capitão Emerson Rogério de Oliveira
Academia de História Militar Terrestre do Brasil
Instituto de História e Tradições do Rio Grande do Sul

MUDANÇAS E NOVOS RUMOS

No início de 1970, o 3º BRv recebe outra denominação e segue para nova paragem. Transformado em 9º Batalhão de Engenharia de Construção (9º BEC), é transferido para Cuiabá/MT. Deixa em Carazinho, os elementos necessários à continuação dos trabalhos da BR-285, e passa a conclusão à responsabilidade da Comissão de Estradas de Rodagem (CER/4).

Em 31 de janeiro de 1971, o 9º BEC instala-se em Cuiabá e, juntamente com o 2º BRv de Lages, que igualmente fora transformado em 8.º BEC, com sede em Santarém/PA, tem a missão de implantar, a grande rodovia longitudinal BR–165, Cuiabá/Santarém, numa extensão de 1.600 km, que mais tarde ligaria o centro geodésico da América do Sul ao porto paraense de Santarém, no Rio Tapajós, ao lado da sua foz no Amazonas. Cabendo 800 km para cada batalhão, o marco de encontro dos trechos seria a Serra do Cachimbo/PA. O

9º BEC também se responsabilizou pela conservação do trecho Cuiabá/Barracão Queimado, da rodovia BR-364 Cuiabá/Porto Velho.

O 1º BFv, de Bento/RS entregou à RFFSA o trecho ferroviário Lages – Vacaria, em 04 de dezembro de 1970. Em 1º de março de 1971 o batalhão foi transferido para Lages, ocupando a sede que era do 2º BRv. Em 12 de março de 1999, teve sua denominação alterada para 10º Batalhão de Engenharia de Construção, que permanece.

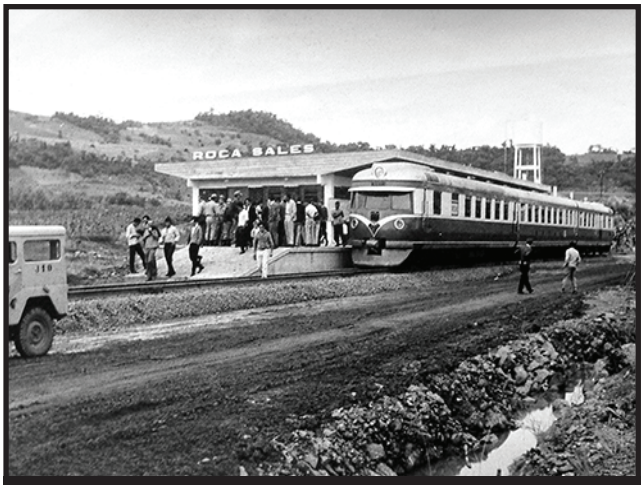
O 2º BFv, de Rio Negro/PR, foi oficialmente transferido para a cidade de Araguari-MG, em 07 de maio de 1965, com sua nova denominação de 11.º BEC, continuando ainda no TPS, primeiro no trecho Pires do Rio – Brasília, e depois entre Uberlândia e Pires do Rio.[1]

Quando deixei aquelas paragens do Fim do Trecho, pouco antes de completar três anos, em busca de outra "estação", várias histórias ficaram para trás. Graças a elas volto ao tempo para relembrá-las e compartilhá-las com os leitores no meu livro www.livrariacultura.com.br "Muito Além dos Caminhos" (Porto Alegre/RS – Ed. 2012; 368). Histórias como essas duas ocorridas nas bandas da Vacaria:

ESSE TAL DE TREM!

A primeira viagem de trem pelos trilhos do Tronco Sul, no estado gaúcho, foi feita em 09 de março de 1967, pelo Trem Minuano, que partiu da Estação de Jaboticaba, município próximo a Bento Gonçalves, até a Estação de Vacaria. Foi considerada a viagem inaugural dessa Estação.

Contam que no dia em que um trem com muitos vagões ia sair de Vacaria em direção a Lages, inaugurando assim aquele trecho do Tronco Principal Sul (TPS), o Sr. Coelho Borges, fazendeiro forte da região e grande criador de gado dos Campos de Cima da Serra, chamou o seu capataz, Amâncio, e mandou-o



Estação de Roca Sales, RS, inaugurada em Fevereiro de 1968, ainda em uso pela América Latina Logística - ALL (Arquivo do autor)

reunir os peões no galpão. Do alto de um cepo de picar lenha fez um sermão, recomendando-lhes que cuidassem muito bem da tropa, pois naquela tarde o trem ia passar no meio de sua fazenda e ele não queria saber de acidentes com o gado. Que prestassem bem atenção! – recomendou.

Na época era só do que se falava. Desde que começaram as obras daquele tronco ferroviário, a conversa da peonada nos galpões das fazendas e sítios da vizinhança era saber quando iam conhecer o tão falado trem. Já há algum tempo ouviam falar da movimentação dos "milicos" do batalhão de Vacaria, que abriam buracos nos morros e construíam pontes na Serra do Pelotas para o tal de trem passar. Dizem que no dia em que uma fração de tropa do 1.º Batalhão Ferroviário, de Bento, desembarcou naqueles campos com os trilhos e dormentes, encontrou uma roda de peões lidando com o gado e um deles, entusiasmado, virou-se para os companheiros que estavam mais distantes, abastecendo os cochos de sal e gritou na pegada do minuano: "Eitá-le bosta, chegaro os militar!".

Aguçou-lhes mais a curiosidade depois que viram os trilhos estendidos naqueles virgens Campos de Cima da Serra, próximos às sedes das fazendas. Na verdade, antes de curiosos, andavam mesmo era assustados, não só pelas histórias distorcidas que ouviam, mas, também, pela intensa movimentação de gente, máquinas e viaturas naquelas sossegadas bandas.

À noitinha, chegaram de volta à casa da fazenda. Reunidos na frente do pátio, aguardavam o patrão, que tinham mandado avisar. O

Fotos de Sargentos do 3º BRv, 1964. Em pé, a partir da esquerda: José Walmor da Silva, José Pereira dos Santos (corneteiro), João dos Santos Godinho, Ludgero Salau, Antonio Ari das Chagas Vaz, Jorge Antonio Flores. Agachados: Rubem Vicente Braga, Emerson Rogério de Oliveira, Adroaldo dos Santos Fonseca e Jorge José de Souza (Arquivo do autor)

capataz, nervoso, andava de um lado para outro, girando um surrado chapéu pelas abas sebosas. Os demais, inquietos e tensos, pitavam grossos palheiros de fumo macaio, fedorentos, assuntando conversas em tom de pé-de-ouvido.

Eis que aparece o patrão na porta. Cumprimenta-os e pergunta como tinha sido a passagem do trem... Como estava o gado... O Capataz, ansioso e constrangido respondeu-lhe assim de pronto: "Pois, óia Patrão, pra falá bem a verdade lhe digo que morreram cinco ternero e duas vaca de leite...". Irritado, o fazendeiro começou a esbravejar dizendo-lhes que aquilo não poderia ter acontecido, pois tinham sido bem avisados..., que todos estavam lá para proteger o gado... que... E o Amâncio, mais que depressa, o interrompeu, dizendo-lhe: "Mas bah, Patrão, nóis tivemo foi é muita sorte, porque se esse tal de trem vem de lado, acabava com a boiada toda!". Crendeuspadre!

A ÁRDUA MISSÃO DE UM AMIGO

Ainda sobre essa dita fazenda, a do Sr. Coelho Borges, é sabido de todos que por lá passaram que houve uma pendenga judicial, pois a linha de trilhos da ferrovia estava prevista para passar pelas suas terras. Tal fato gerou, durante muito tempo, desconforto entre o fazendeiro e o comando do batalhão. Por extensão, também com os militares que trabalhavam ou transitavam na área próxima à fazenda.

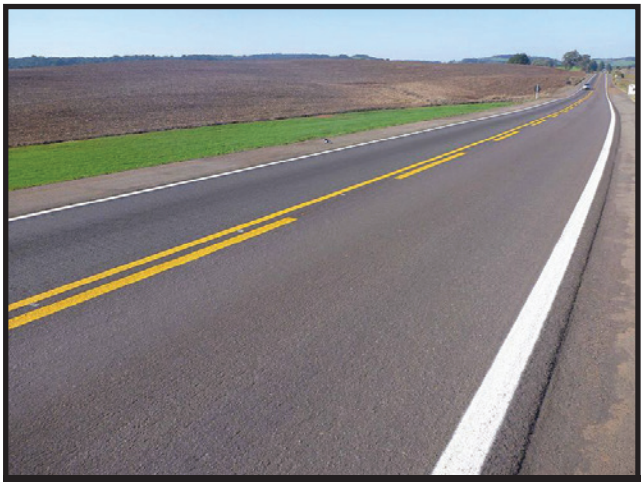
Alojamento dos solteiros que trabalhavam nos túneis. Por ocasião das enchentes e nevadas de 1965, foram abrigadas 25 famílias flageladas e os solteiros foram para o porão (Arquivo do autor)

Conta o meu amigo Byra (Capitão Eng/QAO Ubyrajar de Oliveira Henriques), hoje morador de Campo Grande/MS, que nessa época, ainda Sargento novinho (pica-fumo), recebeu a incumbência de ir até a dita fazenda pegar a assinatura do Sr. Coelho Borges nuns documentos de desapropriação, para serem encaminhados à Procuradoria, em Porto Alegre. Deixemos que ele mesmo conte a história:

"Ora, mano, todo mundo sabia da briga do Coelho Borges com o Batalhão, pois a ferrovia ia dividir sua propriedade em duas e bem no meio das benfeitorias. Ponderei com o Capitão Bauer (Wilson Salazar Bauer), meu chefe, que o Coelho Borges gritava aos quatro ventos que o primeiro milico que entrasse nas suas terras seria recebido à bala... 'Vai firme, Sargento, tu ainda és solteiro e não vai deixar ninguém desamparado!' Essa foi a resposta,

acompanhada de um sorriso velado (O Bauer não era de rir muito).

[...] Eu e o Soldado motorista do jipe chegamos à porteira da fazenda e depois de nos benzer entramos. Quando chegamos à casa-grande o homem velho, meio pilchado, tomando chimarrão numa baita cuia, recebeu-nos e mandou que sentássemos num banco, embaixo de



A BR-285, Vacaria-São Borja, cujos trabalhos iniciais foram feitos em 1940. Foram concluídos em 1969, pelo 3º BRv (Agência CNT de Notícias)

uns plátanos, dizendo que podíamos nos servir da erva. Entreguei-lhe os documentos para assinar e, enquanto ele lia, o soldado e eu ficamos mateando e admirando a beleza daquele porongo de quase um litro, com largo bocal de prata, mostrando a gravação em alto relevo de uma tropilha no galope, contornando a dita.

E o bocal da bomba, meu...? Mas, bah! Puro ouro 24 K. A chaleira de ferro tinha cão para levantar a tampinha do bico. Nunca vi coisa tão bonita! Até hoje me recordo daqueles aparatos maravilhosos.

É aquela coisa, né, compadre: 'quem pode, pode... quem não pode se sacode'. Mas ainda assim eu estava de 'zóio arregalado'. Vai que o velho me rasgue os documentos todos..., ou ficasse brabo e puxasse o trabuco da cintura, ou a adaga? Mas, enfim, o homem leu, deu um largo sorriso e começou a contar, em rápidas palavras, a história de sua fazenda. Da sua luta em manter aquela bela propriedade eivada de gado de raças europeias, etcétera e tal... Tratou-nos bem uma barbaridade!

Fiquei tão contente em sair incólume dali, que quase me atrevi a pedir-lhe permissão para fazer uma caçada de perdiz naqueles campos.

Não assinou os documentos e pediu-nos para que informasse meus chefes para não ficarem perdendo tempo, que os advogados dele em Porto Alegre estavam trabalhando no caso. Soube-se depois que, determinado pela Justiça, o Batalhão fez um desvio do traçado, o necessário para livrar as benfeitorias da fazenda". Concluiu.

É... Naquela metade da década de 1960, a azáfama nos trabalhos pelas bandas de Vacaria era grande. Também nas histórias.

A MISSÃO DA BR-285: VACARIA – SÃO BORJA

No final da década de 1960, após entregar o trecho concluído do TPS e pouco antes de se transferir para

Cuiabá, o 3º BRv sairia dos trilhos para entrar na rodagem ao receber a missão de construir a BR-285 Vacaria São – Borja.

Os primeiros trabalhos nessa rodovia, ainda sem o seu designativo atual, foram realizados na década de 1940 pela CER-7, sediada em Lagoa Vermelha, e limitaram-se ao trecho Vacaria – Passo Fundo. Extinta, aquela Comissão foi substituída nos trabalhos pelo 3.º BRv, instalado de início em Vacaria e depois transferido para Lagoa Vermelha. Com o recebimento de missão prioritária para a implantação do Tronco Principal Sul (TPS), o 3º BRv retornou à Vacaria em 1950, e ali permaneceu até 1969, quando concluiu os 130 Km de infraestrutura daquela ferrovia. Voltou-se então, novamente, para aquela rodovia, com a missão de implantá-la até São Borja.

O autor, em visita ao "Fim do Trecho", 42 anos depois, em frente ao Túnel 23, o qual ajudou a construir (Arquivo do autor)

Para ficar melhor eixado na nova missão, o 3º BRv transferiu sua sede para o novo aquartelamento em Carazinho, em 28 de março de 1967, no qual permaneceu pouco tempo, pois logo no início de 1971, foi transferido para Cuiabá-MT, com a sua nova denominação de 9º Batalhão de Engenharia de Construção (9º B E Cnst), no âmbito do esforço brasileiro (e da Engenharia Militar) de melhorar as condições de acesso à Amazônia. Na leva de pessoal eu deixaria os trabalhos na BR-285, onde "tocava", as pontes dos Rios Ibicuá e Moinho, e acompanharia o 9º BEC, permanecendo por três anos em Cuiabá.

Atendendo ao vigoroso clamor da comunidade de Carazinho, que não aceitava a saída do Batalhão, ainda no início daquele ano, o Exército criou a CER-4 para substituí-lo e incumbiu-lhe de concluir as obras da BR-285 em todo o trecho de Vacaria – São Borja, com a extensão de 587 Km, o que ocorreu no ano de 1974.
Mais uma missão cumprida!

A BR-285 voltaria ser frente de trabalho da Engenharia Militar entre os anos de 1997 e 2002, quando o 1º Batalhão Ferroviária/10º BEC implantou e pavimentou o trecho Bom Jesus – Vacaria, com 60 Km de extensão.

(Texto adaptado, extraído do Informativo do Batalhão de Engenheiros Província de São Pedro – 1º semestre de 2005)

•

Nota:

1 Em toda a Região Sul, a movimentação de maquinários e de militares pelas terras que ficavam dentro do traçado daquele importante tronco ferroviário, o TPS, trouxe rusgas e dissabores com alguns fazendeiros locais que tinham suas fazendas e benfeitorias naqueles rumos. E contratempos para a União, com os inúmeros processos de desapropriação de terras e demandas jurídicas. No interior dos sítios e fazendas muitos peões e agregados não conheciam trem. As notícias corriam por "ouvi dizer".

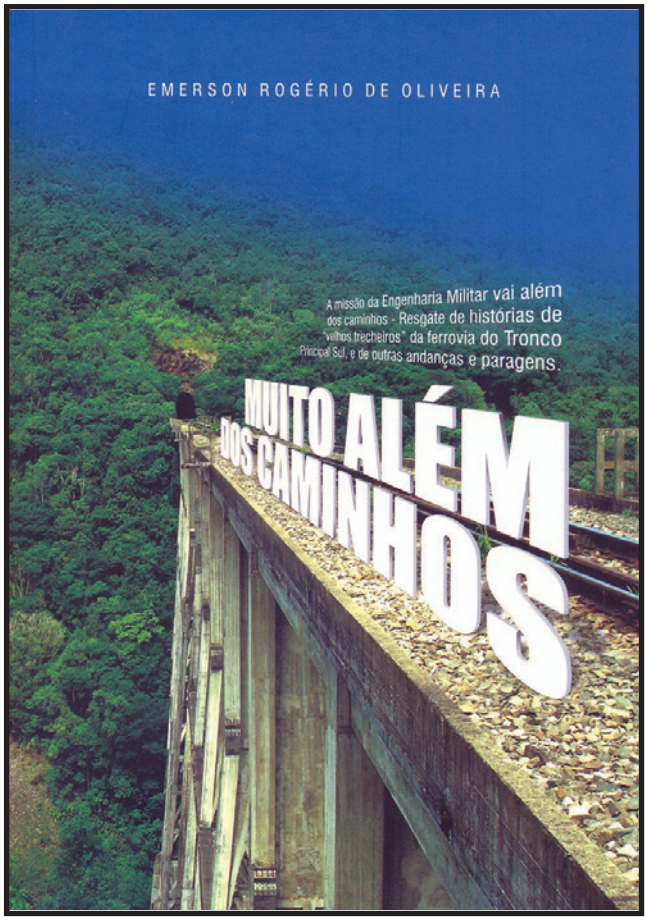
•

Os textos que compreendem este artigo fazem parte do livro "**Muito Além dos Caminhos**" (2012, Editora própria, ISBN 8590725715), do autor.

"O livro aborda a atuação dos Batalhões Rodoviários, na década de 1960, hoje transformados em Batalhões de Engenharia de Construção e, principalmente, as histórias vividas por seus integrantes destacados ao longo dos trechos, em espinhosas, mas grandiosas missões delegadas à Arma azul-turquesa.

Muito pouco conhecidas, menos ainda difundidas e constantemente criticadas, são as atividades constitucionais desenvolvidas com dedicação e patriotismo pelas nossas Forças Armadas na defesa, segurança, manutenção da lei e da ordem, integração e desenvolvimento da Pátria. Pouco conhecidas e difundidas, também são as obras construídas pela Engenharia Militar, tanto as do passado como as atuais." (Ubyrajar de Oliveira Henriques, Cap Eng Ref)

•



Capitão Emerson Rogério de Oliveira

Sobre o Autor: Emerson Rogério de Oliveira é Capitão reformado do Exército. Em 1963, aos 19 anos, formou-se Sargento da Engenharia, pela Escola de Sargento das Armas EsSA (três Corações, MG). Formado em Ciências e em Letras, é membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil e do Instituto de História e Tradições do Rio Grande do Sul e autor de diversos livros, entre eles "Pote de Barro" (1979) , "Peregrino do Universo" (2000) e "Trincheiras Abertas" (2007).

Manoel Marques de Souza em Bagé

Dr. José Carlos Teixeira Giorgis
Academia de História Militar Terrestre do Brasil
Cadeira Dr. Tarcísio Taborda

Quando Dom Diogo se dirige à Banda Oriental determina que a tropa chefiada por Manoel Marques de Souza estacione às margens dos Cerros, surgindo daí o acampamento depois entregue ao comando de Pedro Fagundes de Oliveira: era o 17 de julho de 1811, data de fundação de Bagé.

Marques de Souza segue com o Exército Pacificador, retornando mais tarde do Uruguai e reassumindo a administração até fins outubro de 1812, quando transfere em definitivo a gestão para o primeiro comandante do distrito. O militar aqui receberia, mais tarde, áreas de terra que confrontariam, ao oeste, com a sesmaria de Pedro Fagundes de Oliveira.

Mas a qual Manoel Marques de Souza está-se a referir?

É verdade que embora outros vultos constituam o cruzeiro que ilumina os primeiros vagidos desta cidade, tem-se pouco acentuado a importância do avô e do pai do Conde de Porto Alegre neste parto original.

A família é de origem lusitana, oriunda de s. Miguel do Milharado, sendo o 1º Marques de Souza filho de Antônio Simões e de dona Quitéria Marques, de s. Mamede do Valongo. Casou em Porto Alegre com D. Joaquina de Azevedo Lima, fidalga paulista de Sorocaba em janeiro de 1779, havendo do consórcio quatro filhos (há autores que apontam 19 descendentes), entre os quais Manoel Marques de Souza II, de cuja relação com D. Senhorinha Inácia da Silveira descende Manoel Marques de Souza III, Barão, Visconde e depois Conde de Porto Alegre, tenente general do Exército Imperial, que combateu no Passo do Rosário, Revolução Farroupilha, Guerra contra Oribe e Rosas, Guerra do Paraguai, herói de Monte Caseros e Tuiuti.

Manoel II, pela constância nas guerras, não chega a matrimoniar-se, mas em seu testamento pede ao Imperador que considere D. Senhorinha como sua companheira legítima e mãe de Manoel (III), Joaquim, Joana e Joaquina; no mesmo instrumento ainda deixa uma indenização para outra senhora, mãe de dois descendentes.

Quando as forças de Artigas depuseram o vice-rei Cysneiros e ameaçavam Montevidéu, há um apelo para D. Carlota Joaquina, que buscava preservar a jurisdição sobre a orla entre Rio Grande e o Rio da Prata, trazendo a terra cisplatina para o âmbito do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, daí se organizando a força de D. Diogo, em cuja frente está o marechal de campo Manoel Marques de Souza I; e, em sua companhia, segundo historiadores, o jovem capitão Manoel Marques de Souza II, que já havia ingressado na luta, em 1801. Marques de Souza invade o Uruguai pelo passo do Centurión, toma Cerro Largo e depois a fortaleza de Santa Tereza. O Exército Pacificador retorna a Bagé em12 de setembro de 1812.

Marques de Souza II, logo depois, vai para Buenos Aires em missão confidencial de Luis Telles da Silva Caminha e Menezes, governador do Rio Grande e 5º Marquês de Alegrete, fundador desta cidade fronteiriça. Souza reconquista o Forte de Santa Tereza; e depois, no Passo de Chafalote vence Frutuoso Rivera, pondo após em fuga as tropas uruguaias em Índia Muerta, onde sai ferido. Já sob o comando de Carlos Frederico Lécor, ocupa Montevidéu. Promovido a tenente- coronel, em 1822 recebe as galonas de Brigadeiro.

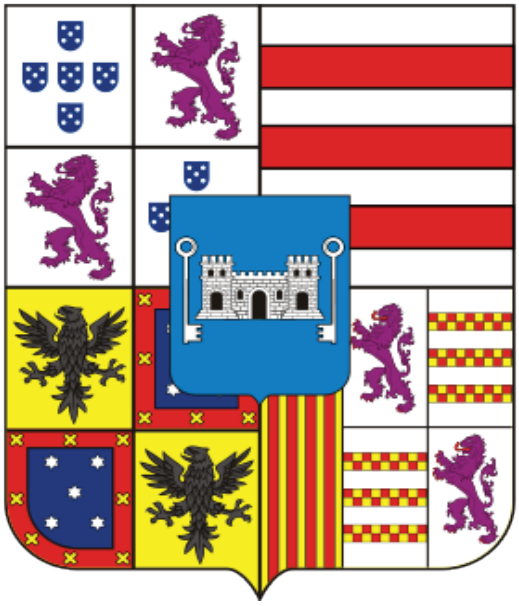
Proclamada a Independência continua sua atuação bélica no terreno cisplatino contra o general português D. Álvaro de Souza que se opunha à separação do Brasil, vencido em Canelones por Lécor, ajudado por Rivera, e que entrega as armas em Las Piedras.

Em 1824, nas cercanias de Montevidéu e em pleno prestígio, morre envenenado o Brigadeiro Manoel Marques de Souza II, aos 44 anos.

Tinha no bolso da farda o decreto imperial que o nomeava comandante em chefe do Exército em operações na Cisplatina e o autorizava a destituir o tenente- general Carlos Frederico Lécor, Visconde Laguna, caso procedentes as suspeitas do governo em relação a este militar.

•

Fontes: 1. "Governos e Governantes de Bajé", de Tarcisio Taborda, Museu D. Diogo de Souza, 1966; 2. "Conde de Porto Alegre", de Carlos Maul, Deoclécio de Paranhos Antunes e Jayme Ribeiro da Graça, ed. Genesis, 2005; 3. Informações da jornalista Carmen Lúcia Ferreira, descendente e estudiosa da vida do Conde de Porto Alegre.



Armas do conde de Porto Alegre, as mesmas das famílias Sousa Prado, Leitão, Azevedo e Lima, sendo o conjunto completo do brasão, de propriedade exclusiva de seus descendentes.

AHIMTB/RS

ACADEMIA DE HISTÓRIA MILITAR TERRESTRE DO BRASIL / RS