

ANO I

N.º 1

Ic

REVISTA
DO
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
E
HISTÓRIA MILITAR
DO
BRASIL

PUBLICAÇÃO TRIMESTRAL
VOL. I

1940?

●
RIO DE JANEIRO

III

CONSELHO DIRETOR
DO
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
E
HISTÓRIA MILITAR
DO
BRASIL

(DIRETORIA E COMISSÕES PERMANENTES)

- | | |
|--|--|
| → Gen. E. Leitão de Carvalho — Fôra do exercício | } Diretoria |
| → Gen. V. Benício da Silva — Presidente em exercício | |
| • Cap. Severino Sombra — 1.º Secretário — Fôra de exercício | |
| • Cel. Luiz Lobo — 2.º Secretário — Em exercício de 1.º | |
| • Cap. Adailton Pirassinunga — 1.º Tesoureiro — Fôra de exercício | |
| • 1.º Tent. Umberto Peregrino — 2.º Tesoureiro — Em exercício de 1.º | |
| • Major Jônatas de Moraes Correia — Bibliotecário. | |
| Almirante Nogueira da Gama | } Comissão de Geografia e Cartografia |
| • Gen. Alípio de Primio | |
| • Coronel Jaguaribe de Mattos | |
| ✓ Gen. Tasso Fragoso | } Comissão de História Militar |
| • Comandante Lucas Boiteux | |
| • Cel. Genserico de Vasconcelos | |
| Comandante Pinto Guimarães | } Comissão de Heraldica e Medalhística |
| • Ten.-Cel. Jonas Corrêia | |
| • Ten. Egon Prates | |
| • Almirante H. Boiteux | } Comissão de Iconografia e Armas Antiga |
| • Ten.-Cel. Garrastazú Teixeira | |
| • Major Jônatas Corrêia | |
| • Almirante H. Boiteux | } Comissão de Redação e Publicações do Instituto |
| • Gen. Souza Doca | |
| • Ten.-Cel. Lisias Rodrigues | |
| • Almirante Raul Tavares | } Comissão Fiscal |
| • Gen. Lima Mindelo | |
| • Gen. João Borges Fortes | |
| • Comandante Frederico Vilar | } Comissão de Admissão de sócios |
| • Cel. Alvaro Alencastre | |
| • Major Umberto Castelo Branco | |
| Almirante Henrique Boiteux | } Direção da revista |
| • Gen. Souza Doca | |
| • Ten.-Cel. Lisias Rodrigues | |

V

SUMÁRIO:

SOUZA DOCA — **Nosso Programa**

GEN. V. BENÍCIO DA SILVA — **A República do Perú — Suas
vias de comunicações**

GEN. CÂNDIDO M. DA SILVA RONDON — **Debate**

FREDERICO BASADRE — **Instrucciones para la apertura de una
trocha desde el rio Tulumayo a la Cordillera Azul**

*

* *

Ata de fundação do Instituto

Relação dos patronos e sócios do Instituto

Estatutos do Instituto

NOSSO PROGRAMA

Palavras proferidas pelo coronel Sousa Doca, orador oficial, no solene ato inaugural do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

15.XI.38
conf Estatutos
ou
18.XI.38?

Iniciando a vida ativa do Instituto de Geografia e de História Militar do Brasil, com a sua instalação oficial, preenchemos uma lacuna existente no conjunto dos altos estudos em nossa Pátria, passamos a contribuir no fomento da cultura espiritual brasileira, realizamos um ato de patriotismo, criamos mais um elemento de defesa da nacionalidade.

A lacuna preenchida

São da mais alta valia e reais serviços prestam ao país, os institutos culturais e científicos disseminados pelo território nacional e é de se salientar, com o maior júbilo, já ser apreciável o número de instituições para estudos especializados.

Em todos os ramos dos conhecimentos só se chega à síntese pelo estudo especializado.

Os trabalhos de conjunto, sob uma orientação geral, são os que melhores resultados apresentam, visto que pela coordenação se tornam mais produtivos, mais eficientes, evita-se dis-

persão de esforços, e se os orienta num sentido único, e, dêse modo, se entrosam e se completam.

Os militares de terra e mar brasileiros careciam de uma sociedade de cultura especializada nos domínios da geografia e da história militar.

Foi sentindo essa necessidade que nós procuramos, nos encontramos e nos congregamos, em magnífica comunhão de ideais, de esforços e de sentimentos e fundamos êste Instituto que preenche, sem dúvida, uma lacuna que não podia coexistir com o momento em que o país marcha, desassombrado, para a realização de seus grandes destinos, movido pelos anseios de forte e sã brasilidade e está a exigir, em todos os setores, a cooperação corajosa, inteligente e esforçada de todos os seus filhos.

Contribuição para a cultura espiritual brasileira

A existência de um instituto da natureza do que acabamos de instalar, que tem como um de seus principais objetivos “promover o desenvolvimento dos estudos de Geografia e de História Militar do Brasil”, contribuirá, indubitavelmente, para opulentar os estudos dessas especialidades, dando-lhes mais realce e eficiência, com a conjugação dos esforços de elementos de primeira ordem, que vivem e trabalham isolados e que poderão ser aqui nossos orientadores.

Agiremos, assim, conforme esta lição de Gustavo Le Bon, sôbre as fôrças diretoras: “A ciência, abandonando as explicações sumárias, substitue agora as grandes leis gerais pela acumulação de causas infinitamente pequenas, porém, infinitamente numerosas. Ensina que o mundo físico, o mundo biológico, o mundo social, não obra de mínimas individualidades, sem ação, quando isoladas, mas poderosíssimas quando se associam.

“Todas as diversas individualidades, átomos físicos, células viventes, unidades humanas, ficam sem efeito se as suas ações não forem provocadas e canalizadas por fôrças diretoras.

Não importa que os elementos considerados pertençam ao ciclo físico ou social — para orientá-los são sempre necessários agentes diretores.

Em todas as fases da história se precisa de uma orientação, seja pela fé, pela espada, pela ciência ou pela idéia”.

Existem notáveis estudos sôbre as campanhas que fomos levados a sustentar, mas carecemos de uma história militar propriamente dita, onde a narrativa histórica e a parte técnica sejam precedidas das causas determinantes da guerra.

E' indispensável um estudo a fundo dessas causas, visto que elas esclarecem e justificam atitudes, nos instruem sôbre a finalidade dos beligerantes e fornecem elementos para ajuizarmos, com segurança, da responsabilidade de cada um.

Quando no século 19 se acentuou o caráter científico da história, pelo emprêgo de novos métodos na crítica dos documentos e na exposição dos fatos, as causas determinantes dos eventos passaram a ser objeto de cuidadosas e bem orientadas investigações.

Tudo que principia tem uma causa — é axioma dos primeiros princípios da filosofia, que é a crítica de nossas faculdades de conhecer, segundo os ensinamentos de Kant.

O ilustre professor francês Hen Berr, observou: “Rien ne nait de rien” e, por isso, êle entende que o trabalho futuro dos historiadores, não será bem orientado sem um estudo a fundo da noção das causas, que têm sido investigadas às apalpadelas pelos empiristas, concluídas com simplicidade pelos filósofos e ainda não organizadas pelos lógicos.

Existe em todos os acontecimentos históricos um conjunto de causas remotas, próximas e finais, que constituem os élos da cadeia histórica de suas origens e os explicam.

Desprezar, portanto, a investigação das causas determinantes dos acontecimentos é negar a causalidade em história, em seu sentido real e positivo; é retornar ou persistir na aplicação descabida em fatos históricos, do método que vigorou até

o romancismo para o julgamento dos fatos sociais, em que se indagava apenas o efeito atual do evento ou se o julgava isoladamente, como se fosse um fenômeno físico.

E' com ampla visão dos homens e das cousas e, como observa Romulo Carbia, segundo os métodos de Bernheim, que são os da Escola Nova, já preconizados e adotados por Buckle, isto é, seriando os feitos e estabelecendo os processos com o conceito da universalidade dos fenômenos históricos, que devemos nortear as investigações sôbre o nosso passado.

Não se deve, pois, interpretar um acontecimento só com os elementos heurísticos do círculo em que êle ocorreu, como pondera o mestre citado, visto ser necessário que a pesquisa se estenda a todo o panorama humano sincrônico ao feito.

Assim, quem se limita a interpretar ou julgar os acontecimentos sómente com a documentação restrita ao cenário dos fatos, comete, como historiador, êrro tão grave como o do geógrafo que descreve a terra toda utilizando tão sómente os elementos existentes no meio físico que o cerca.

Desprezar no julgamento dos atos humanos a investigação de seus objetivos, é incorrer na falta grave de que Bovio, com veemência e fundamento, acusa a Escolástica, quando esta qualifica as ações dos homens em si mesmas, sem nenhuma filiação às suas finalidades.

“Quem mata para furtar — é um assassino; quem mata para salvar a si mesmo — é um inocente; quem mata para defender a pátria — é um herói: três homicidas, não três culpados”.

“Quem mente para cumprir o destino de um povo — é Moisés; quem mente para salvar um amigo — é Pilades; quem mente para roubar uma herança — é um jesuita: três mentirosos, não três culpados”.

Um dos fundamentos modernos em que deve assentar o estudo da história é o determinismo psicológico.

Não se investiga mais o absoluto para deduzir certos princípios — estuda-se os fatos.

Sendo o homem um receptor, um centro, um mundo de emoções — os seus atos, os seus gestos, as suas atitudes, são

resultantes das impressões que continuamente fazem vibrar os centros da percepção, das volições e dos conhecimentos, que constituem sua vida ativa.

A psicologia, ensina A. Stadler, “é a verdadeira propedêutica da tolerância”.

Sem as luzes da ciência psicológica, na interpretação dos atos humanos, o nosso julgamento nunca será bem orientado e, por consequência, as nossas conclusões serão falhas, defeituosas, errôneas.

A psicologia nos ensina ser absurdo querer que os atos do homem não sejam medidos pela craveira humana, de cada um de nós é um exemplar, variável, é verdade, mas indicativo de um limite que se não deve exceder.

Devemos, é racional, evitar os extremismos, que nos dão idéias exageradas ou errôneas das coisas.

Evitemos, pois, neste caso, ficar inteiramente com H. Rickert quando diz “não poderemos encontrar nenhum ponto de vista sob o qual a psicologia adquirisse uma importância decisiva para o método histórico”, nem aceitar, de olhos fechados, Emile Reich quando, limita “a história a uma psicologia no tempo”.

Aos investigadores chamados eruditos, porque se limitam ao estudo externo dos documentos, poderá, talvez se aplicar o juízo de Rickert, mas para o historiador que vê, que sente nos documentos vestígios de sentimentos e impressões de verdadeiros estados de alma de quem os traçou, de quem os ditou, de quem os assinou — a psicologia é um fator poderoso e, por isso, indispensável em um método moderno e adiantado de investigação histórica.

Taine pontificou que explicar uma revolução é fazer uma página de psicologia e Lacombe proclamou que a psicologia encerra a explicação da história, fornecendo a esta uma pedra de toque.

Em o norteio de nossos trabalhos pela orientação moderna no estudo da história, é que está a nossa contribuição para o fomento da cultura espiritual brasileira.

Ato de patriotismo

E' preceito do artigo primeiro de nossos estatutos o impulsionamento e a manutenção do "culto patriótico dos vultos e fatos gloriosos" de nosso passado militar.

Sabemos todos que no culto pelo passado, é que existe a forma mais significativa, mais real, mais produtora, de manter a grandeza moral da nação, porque, como já acentuou alta autoridade, "é a recordação do passado que constitue a nacionalidade de um povo" e Homero, mil anos antes de Cristo, já ensinava que nada devíamos poupar para honrar os nossos grandes mortos.

E' ato, pois, de patriotismo puro a prática do preceito de nossos estatutos recém citado e, coragem, desejo, fôrças e elementos não nos faltam para a realização desse nobre objetivo a que espontaneamente nos devotamos e assim contribuiremos para que se realize a patriótica aspiração do Exército, manifestada pelo Exmo. Sr. General Góis Monteiro, em recente discurso, quando se prestava significativa homenagem às classes armadas: "que cada brasileiro tenha o coração de soldado".

Elemento de defesa da nacionalidade

A história tem sido em todos os tempos e em todos os povos, elemento preponderante na formação do caráter nacional.

José Enrique Rodó, um dos maiores vultos do pensamento sul-americano, setenciou: "Um povo que descuida de sua língua, como um povo que descuida de sua história, não está distante de perder o sentido de si mesmo e dissolver e anular sua personalidade".

E' um apêlo, é um brado de alerta, é uma voz de comando, para que não percamos o sentido de nós mesmos, que exprimem estas palavras vibrantes, prestigiosas e oportunas da

mais alta autoridade do país, o eminente Dr. Getúlio Vargas: “Nenhum sacrifício, nesta hora grave, será bastante, nenhuma vigilância excessiva para a defesa de nossa bandeira, de nosso idioma, das nossas tradições”.

E' pelo ensino da história, valorizando-se os exemplos de civismo dos construtores da nacionalidade, que se cria a mística da Pátria e se forma e se fortalece o cidadão para sua defesa, com o sacrifício próprio do soldado, com a vigilância indormissível de Argos.

Ilustre publicista europeu observou que para a derrota da França na campanha de 1870, 1871, muito contribuiu “o estado de atrazo em que se achava as suas ciências de erudição em relação à sua competidora — a Alemanha” e ponderou que “o estado progressivo, verdadeiramente científico, ali, das ciências históricas, depois do desastre de Sedan, foi um dos fatores da admirável vitória francesa na guerra de 1914.

E' de nossos dias esta lição significativa: a Alemanha porque é uma nação na mais alta significação dêste vocábulo, não se abateu com os desastre sofridos na grande guerra — sua unidade nacional, de que é máximo cooperador o mestre escola, continua coêsa e forte, ao passo que a Áustria se fragmentou, esboroou e se fundiu como nacionalidade e perdeu sua soberania.

A Argentina, como sabemos, firmou com o Brasil, em 1933, um convênio para revisão dos textos de ensino da história nacional.

Pois bem, a Comissão argentina creada para a execução do referido convênio, estabeleceu e foi aprovado pelo govêrno, que no ensino da história e sua elaboração a interpretação dos fatos do passado histórico é privativa da soberania dos Estados e se funda no sentimento do respectivo povo e no labor crítico das instituições e dos historiados representativos dêsse sentimento.

Não vemos nessa orientação um ato passível de censura e sim a compreensão do ensino da história nacional em um país que ainda precisa, e que é o caso preciso do nosso, dar o maior

valor aos fatos de seu passado, para criar e firmar a consciência nacional de seu povo.

A história não deve ser um instrumento de discórdias, de provocações de guerra e, por isso, perde cada vez mais essa função primitiva e cruel, para se transformar em um vínculo em uma força de aproximações constantes e amistosas, lançando dêsse modo os alicerces em que há de repousar tranquilamente a solidariedade dos povos, animados por um desejo sincero e profundo de paz.

A história pode e deve ser êsse vínculo e essa força, sem se desgarrar dos altos e respeitáveis sentimentos patrióticos.

O nosso maior ideal, o nosso supremo bem, na comunidade, está e ainda estará por muito tempo dentro do Brasil.

Foi, sem dúvida, com pleno conhecimento da realidade brasileira que se estabeleceu na Constituição de 10 de Novembro de 1937, a obrigatoriedade do ensino cívico em nossas escolas primárias, e secundárias.

E' êsse o meio mais seguro, mais prático e mais eficiente de se formar cidadãos prestimosos e concientes.

Necessário é, pois, despertar em cada educando as virtudes cívicas e para isso é preciso criar na alma e na inteligência de cada um o sentimento e a consciência do espírito brasileiro e êsse espírito só pode ser despertado e fixado pelo ensino da história pátria, sem exaltações jacobinistas, sem chauvinismo irritante, mas a luz da verdade e cultuando os altos e respeitáveis sentimentos patrióticos, que se alicerçaram no espírito militar.

O ensino da história deve ser racional e lógico e para que assim seja é mistér acompanhe a evolução afetiva e natural da humanidade.

Essa Evolução não se processa aos saltos e sim, por longos estágios em cada um de seus degraus.

Foi, portanto, é preciso que se o diga com firmeza e se o repita com a convicção de quem profere uma verdade, foi, portanto, ato precipitado o que substituiu, em 1932, em nossas escolas o ensino da história nacional pelo da chamada história da civilização.

Foram, certamente, influências exteriores, não bem aprendidas ou geitosamente insinuadas, que isso determinou.

Precisamos reagir contra êsses exotismos sobrepondo-lhes a nossa personalidade, para que possamos existir e mandar em nossa terra.

Aquilo que está em nós, em nossa compreensão, que nos é útil — cumpre que nós o realizemos.

Urge, é preciso que, como exigia Emerson, “caminheemos com os nossos pés, trabalheemos com as nossas mãos, digamos os nossos pensamentos”.

E' urgente o repúdio do programa de ensino de 1932, na parte em que banuiu a história nacional de nossas escolas primárias, e secundárias, diluindo-a na história da civilização.

Impõe-se “a unificação dos métodos de ensino no sentido de dar-lhe feição nitidamente nacionalista”, como acaba de proclamar, com a sua profunda visão da realidade brasileira e com o seu alto senso patriótico, o eminente chefe do govêrno, Dr. Getúlio Vargas — somente assim, ainda conforme o conceito de S. Ex., “será possível levar-se a todas as populações do Brasil o culto da Pátria e de suas tradições mais gloriosas”.

Nesses elevados intuitos muito poderemos contribuir neste Instituto, cultivando o espírito militar, que é uma das colunas mais vigorosas do templo da Pátria.

Temos em nossa história um exemplo magnífico do poder imenso do espírito militar como elemento associativo e formador do caráter de um povo: a gente riograndense.

Foram as lutas com o Prata que deram aos nossos irmãos do extremo sul um cunho acentuado e forte de brasilidade.

Os platinos influíram, sem dúvida, na formação social dos riograndenses, não no sentido de cooperação, como há quem afirme, mas como um perigo, que era necessário combater e afastar.

Com êsse objetivo os nossos maiores se congregaram ali e se fizeram soldados desde a primeira geração, sob o comando dos estancieiros e não raro por êstes alimentados e armados, constituindo verdadeiras mesnadas de lanças fornidas, a se-

melhança dos contingentes dos barões feudais, com a diferença que a contribuição destes era obrigatória e a dos nossos, espontânea e patriótica.

Dêsse modo o fator político teve mais influência na formação social dos riograndenses que o fator geográfico e muito contribuiu para dar-lhes um cunho acentuado e forte de brasilidade.

Da vida em comum para a defesa contra o inimigo externo que, no conceito de Spencer, é dos maiores agentes da sociabilidade, nasceu o espírito militar dos riograndenses, sem as características do militarismo e com todas as virtudes associativas daquele espírito, que é gerador, em alto grau, da solidariedade social, da estima, da confiança e da admiração entre os homens.

A defesa da terra mobilizou todos os homens, os submeteu, à disciplina militar, fê-los cruzar o território em todas as direções e, assim, dilatou-lhes os horizontes, deu-lhes uma visão panorâmica da Província, despertou-lhes intenso o amor da Pátria, incutiu-lhes noção clara dos interesses comuns e dos benefícios da solidariedade social, demonstrou-lhes as vantagens do poder público, evitou o desenvolvimento do espírito de clan, criou a unidade de pensamento e formou a sociedade riograndense com a coesão e homogeneidade que todos nós conhecemos e onde se alteia e domina o espírito do "gaúcho soldado" que no conceito do autor da *Alma Heróica das Coxilhas — Castilhos Goychochêa* — "constitue uma afirmação viva do que avançou Nietzsche, pelo verbo sapientíssimo de Zarathoustra,

"La guerre et le courage ont fait plus de grandes choses que l'amour du prochain. Ce n'est pas votre pitié, mais votre bravoure qui sauva jusqu'à presente les victimes".

A história militar do Brasil é uma lição edificante de civismo, de defesa constante da liberdade, de amor inexcidível pela Pátria, de desprendimento no mais alto grau, de lealdade a toda prova, de manutenção da integridade nacional sem esmorecimentos, de respeito pela ordem civil, de garantia da ordem social — e, porque assim é feita, ela é o mais forte, o mais sugestivo e o mais lindo de nossos breviários cívicos.

Cultivar essa história com carinho, com inteligência e compreensão há de ser aqui o nosso maior empenho, o nosso desvelo constante.

Com êsse afan espontâneo, com os frutos dêsse trabalho, de que é cadinho a nossa alma de soldados, criaremos mais um elemento forte e sadio para a defesa da nacionalidade.

O nosso triunfo está nesta convicção de nós todos: as idéias que não se impulsionam, que não se movimentam, que não caminham — são como as águas paradas: inúteis e, pela inércia, perdem as qualidades vitais, apodrecem, morrem.

O Instituto de Geografia e de História Militar do Brasil é uma idéia em marcha e tem a impulsioná-la o nosso idealismo, a nossa fé, a nossa esperança, o nosso amor no Brasil e pelo Brasil.

GEN. V. BENÍCIO DA SILVA

A REPÚBLICA DO PERÚ

SUAS VIAS DE COMUNICAÇÃO



Ao alto — A mesa presidida pelo Ministro da Guerra, tendo à esquerda os Ministros da Educação e da Agricultura e o Chefe do Estado Maior do Exército, e à direita o Embaixador do Perú, o representante do Presidente da República, o Embaixador L. A. Gurgel do Amaral e o Ministro Ataulfo de Paiva.

Em baixo — A numerosa e seleta assistência.

Na sala de Conferências do Clube Militar, em 29-X-1940.

I — PREAMBULO

Esta palestra importa no desempenho de um duplo compromisso:

1.º — com a República do Perú, que eu me obrigui a tornar mais conhecida no Brasil;

2.º — com o Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, cujos trabalhos, pelo honroso posto que nele me foi confiado, tenho o dever de impulsionar.

E não podiam estar mais congregados os dois compromissos, como não podia ser mais grato ao meu espirito desempenhá-los a um tempo.

Confesso que tardei no desobrigar-me desta honrosa tarefa. Mas devem estar bem lembrados os meus illustres confrades — não foi sem restrição que aceitei êste cargo, pois bem sabia que outras obrigações não me deixariam tempo às que dêle decorrem.

Assim, não sem grande esforço, mas vencendo carência de tempo, em detrimento da perfeição, eis-me aquí no desempenho da dupla missão já enunciada.

II — VIAGEM AO PERÚ

Em novembro do ano findo, honrado pelo Governo do Brasil com a indicação para representá-lo na República do Perú, por ocasião da transmissão do governo do general Oscar Benavides ao Dr. Manoel Prado y Ugarteche, foi minha primeira preocupação tornar quanto possível proveitosa a missão diplomática que me era confiada.

Confesso que muito pouco conhecia do Perú e a exiguidade do tempo não me permitia levar muito longe leituras feitas às pressas, nas poucas horas furtadas aos preparativos de viagem.

Tracei, porém, um programa e escolhi companheiros para executá-lo. E penso que fui em tudo bem inspirado, pois em 52 dias, que tanto durou a missão, realizamos com fidelidade tudo quanto a cada um de nós coube, a mim e aos meus companheiros de embaixada.

Meu primeiro cuidado foi a escolha do itinerário de ida e de regresso. O tempo limitado exigia viagem de ida em avião; o regresso podia ser mais demorado. Mas um e outro deviam ser proveitosos.

Para a ida apresentavam-se três percursos: (ver carta n.º 1). 1.º — Rio, Buenos Aires, Santiago, Lima, com estações intermediárias, em cinco etapas diárias; 2.º — Rio, Mato Grosso, Bolívia, Lima, em três dias; 3.º — Rio, Recife, Belém, Trinidad, Cristóbal, Guayaquil, Lima, em 6 etapas.

Preferi êste último, que me pareceu mais inte-

ressante e facultava-nos um percurso que talvez outra oportunidade não nos viesse proporcionar.

E não me enganei. E' efetivamente uma viagem encantadora: deslumbrante na contemplação das zonas sobrevoadas; deliciosa na visita a cidades de aspectos diferentes e cada qual mais interessante; magnífica na perfeição e comodidade dos transportes aéreos a cargo de quatro companhias de tráfego mútuo, admiravelmente combinado. Basta citar que partimos do Rio no dia 2 de dezembro com horário estabelecido até Lima, onde devíamos estar às 11 h. 20 m. do dia 7, e nesse dia e a essa hora saltávamos no aeródromo de Lima-Tambo, na Capital do Perú.

Deixemos de parte êsse magnífico percurso, pois não é nosso propósito descrevê-lo, por muito que nos custe agora renunciar à agradável tarefa. Apenas um gráfico, que o meu ajudante de ordens e companheiro de missão vai indicando, mostrará o espaço percorrido e os pousos intermediários.

Tracemos, em rápidas palavras, o que pensávamos fazer no regresso.

Não nos era limitado o tempo. Assim, podíamos aproveitá-lo com mais empenho.

Percorrer o Amazonas e o litoral nordeste brasileiro, que não conhecíamos, nem eu nem meus companheiros de missão, foi nosso grande empenho.

Para atingir o grande rio tínhamos de transpôr a Cordilheira dos Andes. Mas, por onde? de que modo? Dêsse percurso tínhamos uma ligeira notícia. Um caminho, certamente difícil, nos levaria de Lima a um dos afluentes do Rio-mar. Embalou-nos, por

momentos, a idéia dêsse percurso, certamente encantador, evidentemente penoso. Talvez tangenciássemos o acidentado e histórico percurso de Orellana; talvez entrássemos pelos domínios fatais das lendárias amazonas; certamente, ao lado das maravilhas da civilização moderna, veríamos os restos de antigas fortalezas pre-colombianas, os vestígios dos caminhos preparados para a marcha dos exércitos incas, pontilhados de *tambos*, aqueles centros de provisão de bôca e de guerra, atestados de uma organização militar digna de admiração e de estudo.

Tudo isto nos atraía e despertava a curiosidade.

Mas, chegados a Lima, fomos forçados a renunciar a êsse trajeto que tivéramos a veleidade efêmera de pretender realizar por terra, palmilhando a abrupta cordilheira.

Impraticável, no momento, em seu último trecho, o estudo do interessante percurso serviu, entretanto, para aguçar-nos a curiosidade e trazer-nos a esta palestra, nele particularmente inspirada.

Estudado nosso regresso, foi êle assim realizado: 1.º, em avião, de Lima a Trujillo e de Trujillo a Iquitos, transpondo os Andes em altitudes que chegam a cêrca de 5.000 metros; 2.º, de Iquitos a Belém do Pará, em 15 dias de viagem em um vapor da Companhia Nacional de Navegação do Amazonas (antiga Amazon River), agora encampada pelo Governo Federal; 3.º, de Belém ao Rio, 12 dias de viagem em um barco da Companhia Nacional de Navegação Costeira.

Tal foi o percurso que traçamos e tal foi o percurso que realizamos.

E aqui ficamos neste preâmbulo da nossa palestra.

Nem mesmo falaremos de Lima, que longe iríamos na descrição da capital do Perú. E não falaremos das gentes daquela encantadora cidade, pois dificilmente fariamos ponto em assunto para nós cheio de enlevos.

Fixemos nossa atenção apenas na viagem traçada; e de toda ela, com maior interesse, no único trecho que de modo algum nos seria possível percorrer, como tanto desejávamos. Insatisfeita nossa curiosidade, talvez por isso mesmo foi o que mais nos prendeu a atenção e, ainda agora, é o que mais exige o nosso estudo.

Estudemos, pois, o caminho que, através da Cordilheira dos Andes, vai de Lima a um primeiro pôrto navegável do Ucayale, um dos afluentes do Amazonas, a estrada em construção Lima-Tingo Maria-Pucallpa.

Mas, para bem avaliar o que será esta prodigiosa via de comunicação, é necessário proceder a um rápido exame das comunicações da República do Perú.

III — VIAS DE COMUNICAÇÃO DO PERÚ

Dois problemas empolgam, em primeiro plano, a atividade dos homens de govêrno daquela florescente República: irrigação e vias de comunicação.

Herança vinda dos aborígenes, trabalho ciclópico imposto pela natureza hostil, tanto a irriga-

ção como os caminhos, obras realizadas pelas povoações primitivas de acôrdo com as exigências da época e subordinadas aos recursos de uma engenharia rudimentar e impírica, mas nem por isso menos admirável, ela se perpetua porque os imperativos da natureza não cessam, e avançam e progridem com a civilização hodierna, em realizações condignas dos maravilhosos empreendimentos de antepassados milenários.

Lá estão, visíveis, e em certos pontos ainda aproveitadas, as obras de irrigação realizadas pelos povos que foram senhores naturais daquelas ásperas e ressequidas montanhas. Um exemplo, tomado ao acaso, são as ruínas dos vales dos rios Moche e Chicama, ao norte do Perú (carta n.º 2), onde se vêem os restos de um grande açude a Léste de Trujillo, do qual parte uma canalização aberta que vai irrigar em 25 quilômetros de extensão vasta região privada de águas.

Deixemos de parte o problema de irrigação e voltemo-nos para o dos caminhos, o que mais nos interessa.

Neste particular pedimos em empréstimo a oficial brasileiro, o Coronel Francisco Pereira da Silva Fonseca, êste expressivo esbôço (carta n.º 3) e a descrição do traçado dos caminhos dos incas.

“De Cuzco as estradas irradiavam para todo o Tahuantinsuyo. A magnífica estrada que ligava a capital a Quito, também demandava o Chile, passando por Arica, em busca do rio Maule, término do Império. Sua construção é um vigoroso atestado da grandeza dos incas. Traçada em vales profundos, al-

tas serranias, montes nevados, tremedais extensos, rocha viva e marginando furiosos rios; ora plana e empedrada, em ladeiras bem construídas, por serras abrutadas e penhascos socavados, nas margens dos rios, com muros de sustentação entre neves, com lugares de repouso. Em todo o percurso a estrada era repleta de amplos alojamentos, chamados *tambos*, depósitos de víveres, de armas, roupas e de tributos cobrados, inclusive de tesouros pertencentes aos templos do Sol. Essas estradas possuíam também, de meia em meia légua, a casinha dos estafetas (*chasquis*), sempre com dois índios e respectivas famílias, incumbidos de levar a correspondência diária e o pescado fresco para as refeições do Inca, no palácio de Cuzco.

“Os caminhos dos incas em nada eram inferiores aos que foram construídos por Alexandre, e aos que os romanos levaram até a Espanha.

“O grande Humboldt admirou-se desta perfeição, quando nos páramos de Azuay, entre Mausi e Loja, encontrou ruínas extraordinárias dessa imponente calçada, a um nível quasi igual ao do Monte Branco (4,810 m.), construídas com 20 pés de largura e toda pavimentada com pórfiro negro”.

Tão honrosa herança obriga os descendentes daquele povo admirável, sob as mesmas exigências mesológicas e dobrados os encargos com os requintes da civilização, a desenvolver, multiplicar, aprimorar a obra que não entibiou o ânimo de antepassados remotos, apenas armados do braço e da alavanca, como meios mecânicos, mas indubitavel-

mente dotados de espírito de empreendimento, ordem e disciplina, sem o qual não teriam deixado gravado na rocha, séculos, milênios em fora, os marcos irrefutáveis de uma civilização que ainda hoje reverenciamos com admiração e respeito.

Voltemo-nos agora para as obras da atualidade. E contemplemos o gênio do peruano hodierno.

Comecemos examinando, em rápidos traços, as ferrovias e rodovias anteriores ao plano de viação traçado para o período de 1937-1939, ainda não concluído, mas já em sua maior parte executado, graças ao afan de realizações que caracterizou o governo do general Oscar Benavides. E a seguir passemos a esse majestoso plano.

A — VIAÇÃO ANTIGA

a) — *Ferrovias.*

A viação férrea peruana é de pequena quilometragem. Isto porque, país caprichoso e enormemente acidentado, as estradas de ferro são nele sucessão ininterrupta de atrevidas obras de arte, seguindo-se túneis e viadutos e pontes quasi sem interrupção, com rampas não imaginadas em outros países, galgando as maiores alturas a que têm atingido as locomotivas (4.774 metros no Ferrocarril Central, 4.470 metros no Ferrocarril do Sul).

São 47 pequenas linhas, destinadas a atender as necessidades econômicas de outras tantas regiões, somando total de 4.214 quilômetros.

Pequena em desenvolvimento, é, entretanto, um campo vasto e fértil para estudos de engenharia, que aí teve as mais assombrosas dificuldades a vencer, e as mais arrojadas concepções científicas a realizar.

De todas as linhas, apenas duas merecem particular referência: o Ferrocarril do Sul do Perú e o Ferrocarril Central.

O primeiro, partindo do pôrto de Mollendo, ruma a N.E. em demanda de Arequipa; vence a cordilheira em "Crucero Alto", a 4.470 metros de altitude; avança até Sicuani, onde se bifurca para o sul, em busca de Puno, à margem do lago Titicaca, e para N.W., rumo a Cuzco, e daí prossegue até Quilabamba, com cêrca de 1.000 quilômetros de linha de bitola de 1,m44.

E' uma linha de trázito, servindo o norte da Bolívia, o sul do Perú e atravessando grandes regiões desertas.

O segundo, o Ferrocarril Central, é a principal via férrea do país. Começa no pôrto de Callao, hoje confundido com a capital (pois dista de Lima apenas 14 quilômetros e a ela está ligado por quatro ou cinco avenidas que confundem as duas em uma única cidade). Lança-se para N.E. e alcança Oroya, onde se bifurca para S.E., em demanda de Huancavélica, e para N.W., alcançando Goylloriscuisga, depois de passar ao pé do Cêrro de Pasco e de haver transposto a cordilheira no túnel de Galera, a 4.774 metros de altura. Tem a bitola de 1,m44 e um desenvolvimento de linhas que atinge cêrca de 550 quilômetros. Como obra de engenharia é, no gênero, talvez a mais no-

tável do mundo. São 61 pontes, cada uma delas seguindo ou precedendo um túnel, cujo número alcança 65.

Contemplamos de perto um dos aspectos mais surpreendentes desta via-férrea, no ponto com muita propriedade denominado Infiernillo, pouco antes de chegar ao ponto culminante, no túnel de Galera.

Infiernillo dista uns 130 quilômetros de Lima e está a cerca de 4.000 metros de altitude. Em um vale apertado entre montanhas de talude abrupto precipita-se o Rio Rimac, pouco além formado pelo degêlo dos píncaros andinos. Em certo ponto a estrada irrompe do flanco da montanha perfurada em túnel e penetra em outro túnel, ou flanco oposto. Pouco antes, talvez apenas uma centena de metros, a rodovia atravessa o rio Rimac em uma ponte; logo adiante, sobre outra ponte, faz a manobra em sentido contrário. Este conjunto de três pontes inclinadas, ligando encostas escarpadas, é verdadeiramente fantástico.

O espetáculo é tão empolgante que ao espírito do observador surge a dúvida si contempla uma exigência da técnica ou si admira um capricho artístico da engenharia. E a rudeza áspera das encostas completa a visão infernal que o homem moderno dominou com uma das mais encantadoras e atrevidas obras de arte.

b) — *Rodovias.*

Seria longo descrever os caminhos que serviam ao país antes de iniciado o plano rodoviário do governo Benavides.

Contemplemos o mapa anexo (carta n.º 4), onde está representada em amarelo a rede de estradas existentes até princípios de 1937. Como se vê, êsses traçados antigos desaparecem em presença do emaranhado de traços negros e vermelhos e pontilhados dessas duas côres, convenção adotada para assinalar as obras em sua maioria terminadas e algumas iniciadas, todas elas do magistral e arrojado empreendimento.

B — VIAÇÃO MODERNA

Caracteriza-se pelo desenvolvimento das rodovias.

O General Oscar Benavides, com uma visão clara e desassombrada de grande estadista e fervoroso patriota, iniciou seu govêrno em 1933 e com êle deu comêço ao desenvolvimento rodoviário nacional. Mas, não satisfeito com o que ia realizando, traçou um vasto e vertiginoso plano, para ser realizado em um triênio. E, si ao deixar a presidência, em dezembro de 1939, não viu cabalmente findo o seu mais almejado empreendimento, por tal modo ficou êle avançado que fácil será ao seu substituto, o ilustre estadista Manoel Prado y Ugarteche, levar rapidamente a têrmo a majestosa obra.

Leiamos o próprio General Benavides. E' êle quem diz em sua mensagem apresentada ao Congresso do Perú ao findar o mandato presidencial:

“La política vial de mi Gobierno, inspirada en poderosas razones de bien nacional, desligada por ende de todo favor localista y de todo interés particular, asegurada en su financiación y en el desarrollo de sus planes técnicos, ha tenido un éxito rotundo que no se atreven ya a discutir ni los más apasionados adversarios de mi Gobierno”.

.....

“... hemos escogido la realización de un grupo de carreteras troncales que, uniendo a las regiones o a las ciudades más importantes, puedan servir de base para un futuro desarrollo del plan, con sus ramificaciones a otras zonas y pueblos”.

.....

“Contrastando con las antiguas sendas de tráfico, abiertas de cualquier modo, sin técnica, y que ha sido preciso abandonar en muchos casos por sus grandes defectos de construcción, el país tiene ahora las actuales carreteras construidas con trazo geométrico, pedientes y curvas adecuadas al tráfico, como también las calzadas asfaltadas sobre esas mismas vías reconstruidas o de construcción reciente”.

.....

“El plan trienal ha significado una inversión total de ochenta millones de soles (cêrca de 288 mil contos em moeda brasileira, em um orçamento de receita de 626 mil contos, orçamento com superavit, ou seja mais da sexta parte da arrecadação anual empregada em rodovias).

.....
“Durante esas dos etapas (de 1933 a 1937 y de 1937 a 1939) ha ido en progresión ascendente el promedio de obreros en obras viales por mes: 6.000 obreros mensuales, de 1933 a 1937; 25.000 en 1937; 37.000 en 1938 y 1939”.

.....
“En los tres años de intensa labor fueron alcanzado los siguientes resultados: 4.000 kilômetros de carreteras nuevas y completas; 6.000 kilômetros de reconstrucciones y mejoramientos sustanciales en trazo, ensanche y afirmado; y 1.700 kilômetros de carreteras del todo asfaltadas”.

.....
“Se efectuaron, además, los primeros ensayos completamente nuevos en el país del empleo, primero, del asfaltado extranjero y, después, del nacional en el asfaltado de carreteras en gran escala, con éxito tan satisfactorio que, sin vacilaciones, se terminó en corto tiempo el asfaltado de la primera centena de kilômetros en las carreteras de Lima a Ancón y hacia Canta, de Chorrillos a Lurin, y se inició el asfaltado de la carretera central a la Oroya”.

.....
“A mediados de 1936 y por iniciativa del Gobierno, se promulgó la ley n.º 8.265, declarando el libre tráfico en todas las carreteras y puentes de la República, aboliendo y prohibiendo cualquier cobro de peajes o impuestos que impidieran ese libre tráfico, y destinando a la construcción y mejoramiento de obras viales el producto íntegro del impuesto al consumo a la gasolina”.

A rede traçada no plano trienal consta de dois grupos: o de *penetração*, que vai do litoral à cordilheira e daí à região amazônica; o de *intercomunicação longitudinal*, de norte a sul, parte pela costa, parte pelas serras. Abrange uma extensão total de 10.000 quilômetros.

A linha paralela ao Oceano Pacífico realiza no país a Rodovia Panamericana, já entregue ao tráfego. Uma outra, em execução, permitirá duplicar a ligação do extremo sul ao extremo norte, pelo interior, ora correndo no planalto, ora montada na cordilheira.

O que é êsse plano rodoviário, apenas enunciado em trechos tomados aqui e ali à mensagem Benavides, melhor se apreciará na carta de viação que tendes à vista, na qual estão assinaladas em negro as estradas asfaltadas e em vermelho e amarelo as estradas novas, as reconstruídas e as que estão em construção e em projeto. (Carta n.º 4).

De todas estas rodovias a que mais nos interessa é a denominada *Carretera Central*, a principal do país, a que pretendíamos percorrer em nosso regresso, a que arranca de Callao (no Pacífico), passa pela Capital da República, transpõe a Cordilheira dos Andes, alcança o vale do Amazonas no primeiro pôrto do Ucayale e permite o prosseguimento, por via fluvial, pelo interior do Brasil, em demanda do Atlântico (carta n.º 5).

Será êste o último capítulo desta nossa palestra.

IV — DO PACÍFICO AO ATLÂNTICO PELO BOQUEIRÃO DO PADRE ABAD

Permitam-me algumas palavras sôbre o aspecto geral do território peruano.

A Cordilheira dos Andes (diz José Pareja Paz Soldan) é o acidente geográfico predominante no Perú, e determina toda sua estrutura física e, conseqüentemente, a vida e as ocupações do povoador. Os Andes correm quasi paralelamente ao litoral, com picos elevadíssimos e cadeias escalonadas. Esta imensa vértebra granítica divide o território em três zonas específicas: A *Costa*, a *Serra* e a *Selva*. ⁽¹⁾.

Os Andes penetram no Perú por duas cadeias (carta n.º 6), vindas do Chile e da Bolívia respectivamente, cadeias que vão formar um nó em Vilcanoto. Partem dêsse nó três cordilheiras — Oriental, Central e Ocidental, que por sua vez se vão unir no Cêrro de Pasco, onde novamente abrem-se em leque: a ramificação de léste para morrer no vale do Marañon (Amazonas superior) e as do centro e de oeste para mais uma vez se confundirem, em Loja, já em território equatoriano.

Os nós de Vilcanoto, Pasco e Loja dividem os Andes Peruanos em Andes Meridionais, Andes Centrais e Andes Setentrionais.

Não formam os Andes uma sucessão ordenada de elevações e de montanhas, mas um confuso e po-

⁽¹⁾ *Montaña* (de *monte* = mato), dizem os peruanos, referindo-se à selva.

liforme sistema orográfico que só razões didáticas fazem dividir em secções e cordilheiras.

Mas o que caracteriza a região é a linha de cumiadas que vão de 4.000 a 6.000 metros e que se estende de Sul a Norte e divide o país em duas zonas — a de Oéste, completamente sêca, e a de léste, abundantemente irrigada pelas precipitações pluviais.

A oéste é o Perú da época das conquistas, o Perú colombiano, o Perú explorado e ainda o Perú atual; a de Léste é a selva, o Perú amazônico, o Perú ainda virgem, o Perú do futuro.

Pois bem, é através dêsse labirinto montanhoso, ligando as duas zonas separadas pelos píncaros nevados, que se estende a Carretera Central, a portentosa obra de engenharia de que nos vamos ocupar.

E' o que o geógrafo citado — Paz Soldan — denomina política de comunicações transversal, a que deve ser seguida, a que consiste em unir os centros da serra e da selva com os dois grandes oceanos — o Pacífico e o Atlântico — quer por vias-férreas de penetração, quer por meio de rodovias convenientes que liguem os rios amazônicos que despejam no Atlântico às zonas serranas e aos pôrtos do Pacífico.

Mais uma vez o mapa (carta n.º 7) nos mostrará o caminho, de Lima a Oroya, de Oroya a Huánuco, de Huánuco a Tingo Maria e de Tingo Maria a Pucallpa.

De Lima a Oroya a estrada segue primeiro o vale do Rio Rimac, o rio que fornece águas à capital e ao pôrto de Callao; depois atravessa a região mineira de Morococha, para continuar pelo vale do Mantaro, rumo NE.

De Lima a Oroya são 179 quilômetros. A estaca 0, em Lima, está a 150 metros de altitude; em Tamboraque, apenas 97 quilômetros percorridos, já está a 2.970 metros; no quilômetro 138, chega a 4.850 metros, o ponto mais elevado, em Anticona.

As rampas começam a 2% e chegam a 6 e 7% em vários pontos. Em parte asfaltada, com 6 metros de largura, permite o tráfego nos dois sentidos.

De Oroya a Cêrro de Pasco são 70 quilômetros, ao longo do altiplano andino, em altitude de 4.000 metros.

De Cêrro de Pasco a Huánuco, 112 quilômetros, pelo vale do Rio Huallaga, em altitudes que vão descendo de 4.000 a 3.000 metros.

De Huánuco a Tingo Maria, são 367 quilômetros, pelo vale do Huallaga, do Chinchao e por último novamente no Huallaga, sempre descendo, até chegar a 670 metros em Tingo Maria.

Segue-se o último trecho, o mais interessante, de Tingo Maria a Pucallpa. De Tingo Maria a estrada construída avança uns 35 quilômetros, e aí detem-se bruscamente, a 1.500 metros de altitude, ante o paredão abrupto da Cordilheira Azul, que ela terá de transpôr para precipitar-se em violenta descida, nas Pampas del Sacramento, em demanda de Pucallpa, pôrto do Ucayale, já na planície amazônica.

Faltam apenas 150 quilômetros para atingir Pucallpa. Mas é necessário transpôr a Cordilheira Azul. E aí a engenharia vacila. E' a selva bruta, a natureza hostil, o deserto desconhecido e desconcertante.

Para quem já transpôs os Andes Ocidentais, a

quasi 5.000 metros, não será tarefa ímproba montar sôbre os Andes Orientais, muito menos elevados (2.500 metros) e talvez menos ásperos.

Mas há uma notícia vaga, talvez verdade topográfica, talvez lenda repetida de século em século.

Os alfarrábios contam vagamente que em 1757 um certo padre franciscano, de nome Abad, penetrou na região inhóspita e conseguiu transpô-la, através de um córte ou boqueirão que é uma verdadeira maravilha.

Não deixou roteiro o arrojado sacerdote. Mas o pouco que narrou é verdadeiramente fantástico.

Cumpre verificar a verdade ou destruir a lenda. E é o que se empenham em fazer sucessivas comissões de engenheiros.

Em 1906 é o engenheiro sueco Gustavo Fersélius, o primeiro que em tempos modernos, explorando o terreno para uma via-férrea que iria de Tingo Maria a Pucallpa, transpõe a Cordelheira Azul, desce até um afluente do Ucayale, em declives que em certos pontos chegam a 90°.

Mas, embora tenha instruções para descobrir e reconhecer o anunciado boqueirão, termina seus trabalhos sem o ter encontrado.

Em 1909 é o engenheiro norteamericano R. B. Huffmann quem faz uma segunda travessia da cordilheira, mas ainda infrutífera quanto à identificação do lendário boqueirão. Sua missão é o estudo de um traçado ferroviário. Dêle é interessante citar as altitudes assinaladas:

Tingo Maria	786 metros
Fóz do Tulumayo	702 "
Fóz do Rio Puente	850 "
Fóz do Rio Pescado	960 "
Cume da Cordilheira	2.206 "
Local preferido para um túnel	1.801 "
Rio Aguaitía (Pampa del Sacramento)	403 "
Pucallpa	242 "

Como se vê o engenheiro Huffmann assinalou a necessidade de um túnel de 2 quilômetros de extensão (como aliás já havia indicado seu antecessor Forsélius), a 1.800 metros de altitude, para evitar o acesso a 2.200 metros na Cordilheira Azul, caindo depois, em violenta pendente, na Pampa Del Sacramento, em plena planície amazônica, em altitudes que baixam de 400 metros sôbre o nível do mar, a 3.000 quilômetros do Atlântico.

Comparando os estudos de Forsélius e Huffmann, chegam os técnicos peruanos à conclusão de que o primeiro transpôs a cordilheira a 2.500 metros e o segundo, 18 quilômetros mais ao Norte, a 2.200 metros.

Não tiveram execução os projetos ferroviários que interessavam aqueles engenheiros e em 1933 o Governo Benavides dá início ao plano rodoviário. É a concorrência do automóvel à locomotiva e a melhor adaptação daquele à região em aprêço.

São agora os engenheiros peruanos Villavicencio e Habich incumbidos de estudar o traçado da rodovia que irá unir Huánuco ao baixo Ucayale, pas-

sando por Tingo Maria. São os 350 quilômetros que faltam à Carretera Central para chegar ao primeiro pôrto da bacia amazônica.

De oeste para leste, em comissão oficial, parte de Tingo Maria o engenheiro Dimas Villavicencio; em sentido contrário, de Pucallpa, lança-se espontaneamente o engenheiro Eduardo Habich.

As duas comissões, depois de vencidas mil dificuldades, chegam aos pontos terminais, o engenheiro Villavicencio a Pucallpa, o engenheiro Habich a Tingo Maria. Não se encontram em caminho, mas o último, depois de transpôr a cordilheira, descobre a trilha já percorrida pelo colega que avançou para o Oriente.

Deixam estas explorações estudos técnicos interessantes e com êles a esperança de se poder chegar a uma passagem talvez mais baixa, mais conveniente do que as trilhas seguidas pelos quatro exploradores contemporâneos — Forsélius, Huffmann, Villavicencio e Habich. E' certamente o informe do Padre Abad que vai passando de lenda a realidade.

E assim chega-se, em 1937, ainda com vacilações na escôlha de um traçado, ao plano trienal. Praticamente já a estrada havia chegado a Tingo Maria. Cumpria prosseguir até o Ucayale, empreendimento que foi incluído com um dos mais importantes capítulos do arrojado plano.

Dos estudos contemporâneos resultavam duas alternativas: seguir pelo rio Huallaga rumo Norte e atravessar a cordilheira nas cabeceiras do Rio Pisqui, percurso longo mas de menores altitudes, ou subir o curso do Tulumayo, rumo Leste, transpondo as mon-

tanhas a maior altura, por onde haviam passado os quatro exploradores citados.

Entretanto (diz o Boletim do Ministério de Fomento), "para dar instrucciones precisas sobre las exploraciones que nuevamente debian realizar-se en el año 1937, se juzgó necesario no solo tener en cuenta los planes é informes de los ingenieros Forsélius, Huffmann, Villavicencio y Habich, sino también revisar y estudiar las memorias y relatos de las expediciones antiguas llevadas a cabo hace vários siglos en los rios de nuestro oriente por los misioneros franciscanos, en su afan de enseñar las doctrinas cristianas a los pobladores aun salvajes en esas regiones.

"Se sabe que los misioneros franciscanos en sus exploraciones a nuestras regiones selváticas desde el siglo XVI, han contribuido enormemente, al conocimiento geográfico de rios y zonas tributarias del Amazonas. Toda la historia del Oriente peruano está ligada a la labor de esos misioneros desde la época de la Colonia. Historiadores, geógrafos, marinos y exploradores, han recurrido siempre a las memorias o relatos de los misioneros para obtener datos útiles en sus estudios o investigaciones. No es posible prescindir ni en los tiempos actuales de esas valiosas fuentes de conocimiento, para recopilar datos, hacer comparaciones con estudios modernos sobre las zonas solo parcialmente exploradas en las selvas de nuestra región oriental. La obra en catorce tomos titulada "Historia de las Misiones Franciscanas", por el Padre Fray Bernardino Izaguirre, contiene la narración de la labor de esos misioneros desde el siglo XVII

hasta el actual. Fué consultada detenidamente para los fines de las nuevas exploraciones por hacer. Otra obra también muy interesante al respecto es el tomo publicado en 1854 por el Padre Fray José Amich, titulado: "Compendio histórico de Trabajos, fatigas, sudores y muertes que los ministros evangélicos de la seráfica religión han padecido por le conversión de las almas de los gentiles en las montañas de los Andes pertenecientes a las provincias del Perú".

"En la primera obra aludida se encontró de mucho interés el relato contenido en el tomo I, sobre una expedición efectuada em 1644 por los misioneros a lo largo del rio Huallaga desde el Tulumayo hacia el norte. Para los fines del estudio por realizar se separaron como muy dignos de considerarse, los siguientes párrafos de ese relato.

"Un viaje de titanes, de los que con bastante frecuencia ocurren en la montaña, realizaron los misioneros el año 1644. Eran los viajeros el padre Fray Ignacio de Irarraga y los hermanos legos Fray Jerónimo Jiménez y Fray Francisco Suarez, acompañados de tres españoles y algunos indios cristianos. El viaje empezó en la misión de Tulumayo; la dirección general era el norte, caminando por la orilla derecha del Huallaga; todos a pié, estuviese o nó abierto el camino. Se andaba machete en mano, derribando ramas y abatiendo espesos zarzales. Entre las espinas iban quedando pedazos del hábito; infinitas veces se avanzaba con el agua hasta la cintura, pasando arroyos alimentados y recrecidos en aquellos dias por la lluvia torrencial. Al terminar la jornada de algunas leguas, era frecuente hallarse para el des-

canso en terreno encenegado, cosa no fácil de evitar en la montaña en tiempo de lluvias, en que no halla un palmo de tierra enjuta para dar descanso a los molidos cuerpos. La noche pasábase desvelada, para no ser sorprendidos de los enemigos o de las fieras. Alimentábanse de maiz tostado que llevaban desde el comienzo del viaje”.

“Del Tulumayo al Chipurana, en una extensión de unos trescientos kilómetros de camino, apenas hay un solo rio que merezca este nombre, en la margen derecha del Huallaga.

“El *divortium aquarum* dista poco del rio y la cantidad de agua que traen los afluentes no puede ser considerable. Los grandes caudales van al Ucayali, atravesando toda la extensión de las Pampas del Sacramento. En cambio en esta parte abundan los riachuelos, los pantanos y barrizales”.

“El tomo II de misma obra, contiene la *descripción de un viaje del misionero Fray Alonso Abad, realizado en 1757, desde el Tulumayo a las Pampas del Sacramento*. Esa descripción también está contenida en el libro aludido del Padre Amich. También la contiene en extracto y sacada de este libro el tomo II de la Historia de la Geografía del Perú por Antonio Raymondi. Tal viaje es así mismo citado en los informes de los ingenieros Villavicencio y Habich aludidos antes, ya que consultaron esas obras antes de emprender la exploración por la misma ruta.

“A continuación se copia literalmente el relato del viaje del Padre Alonso Abad, tomado de la obra de Amich”.

Vejamos agora o que diz o padre José Amich no capítulo XXXI do livro publicado em París, em 1854, intitulado *“Compendio histórico de trabajos, fatigas, sudores y muertes que los Ministros Evangelicos de la serafica religión han padecido por la conversion de las almas de los gentiles en las montañas de los Andes pertenecientes a las provincias del Perú”*.

“El padre Fray Alonso Abad se hallaba de conversor en el pueblo de San Antonio de Cuchero, reliquia de la conversión de Panataguas, que con los indios Amages trasplantados de Puzuzu se hallaba en lucido estado.

“Deseoso este padre de descubrir las naciones de las perdidas conversiones de Panataguas, dejando en Cuchero a su compañero, salió el verano del año de 1755 con nueve indios de su pueblo, tomando su derrota por el abandonado pueblo de Tulumayo; pero como los caminos estaban tan cerrados, les fué muy dificultoso el penetrar aquellos montes. A los primeros dias se huyeron cinco de los indios que le acompañaban. Prosiguió adelante con los demás, y al llegar cerca de la Pampa del Sacramento, viendo rastro de gentiles, se le huyeron tres indios, quedando el padre con solo un muchacho. Viéndose en aquel desamparo, perdido por aquellos montes, determinó regresar a Cuchero, lo que ejecutó con mil trabajos, cargando en sus espaldas el poco bastimento, que le sirvió de viatico en dicha retirada; y llegó a su pueblo después de cincuenta y cinco dias de peregrinación, bien fatigado, y llagado de piernas y cabeza aunque gozoso por haber hallado rastro de gen-

tiles, y con determinación de volver a buscarlos el verano del año siguiente. Pero los prelados el año de 1756 le mandaron que bajase a registrar el rio de Monzón, porque los moradores de dicho sitio habian informado que en aquellas inmediaciones habia gentiles. Fué el dicho padre Abad al registro que se le mandaba, y durante dos meses escudriñó aquellos montes con imponderables trabajos, sin hallar ni aún rastro de lo que por obediencia buscaba”.

“Habiendo llegado el verano del año 1757, el referido padre fray Alonso Abad determinó proseguir su descubrimiento de los gentiles que discurría ser los Panataguas. Salió del pueblo de Cuchero el dia 4 de mayo acompañado de diez y siete indios de su pueblo, y tomó como antes el camino de Tulumayo, adonde llegó el dia 15 de dicho mes, y siguiendo su registro por aquellos montes, por los rumbos del norte y del noroeste el dia 25 llegaron a un *boquerón que daba salida a un arroyo que se despeñaba a la Pampa del Sacramento*. Subieron con dificultad a uno de los cerros colaterales, y al anocheecer llegaron a la cumbre, desde la cual se descubria *la dicha Pampa, y vieron que el rio que salía por aquel boquerón, iba faldeando los cerros hacia el norte, y que parecia introducirse en otro; y a lo lejos se descubria un cerrito como un pan de azúcar*. El dia siguiente bajaron a la Pampa, y estuvieron ocho dias registrando las inmediaciones de aquel rio sin encontrar cosa alguna. Finalmente, viendo que el rio con la junta de varios arroyos ya era navegable, hicieron balsas, con las cuales bajaron por dicho rio

cuatro días, registrando sus inmediaciones, hasta que encontraron platanares y chácaras de maíz”.

“El día 9 de junio, en que aquel año concurrió la solemnidad de Corpus Christi, navegando por la mañana con sus balsas, en un recodo que hacia el río, estaban los infieles en emboscada, y cuando la balsa delantera estuvo a tiro, disparando sobre ella multitud de flechas. Cayeron flechados al río cinco hombres que iban en ella; los demás con el padre saltaron en tierra apresuradamente, abandonando todo lo que traían en las balsas; y habiendo tomado el monte, cada cual se retiró como pudo. Son imponderables los trabajos que podedieron todos en esta retirada, pues aunque se fueron juntando, y comían algunas yerbas y algunos cogollos de palmas, sin duda hubieran perecido todos de hambre y fadiga, si el día 15 de dicho mes no los hubiera encontrado un socorro que desde Cuchero les remitía el padre que allí había quedado; con lo cual pudieron proseguir la retirada, y llegaron al pueblo después de cincuenta y cinco días de peregrinación. No puedo excusar a este religioso de incautamente arrojado; pues aunque su buen celo le justifique la caminata, así que llegaron a reconocer las chácaras de los infieles, no debía proseguir su viaje por el río, sino ir despacio por el monte inquiriendo y solicitando hablar a alguno de los dueños de aquella tierra; y cuando a todo poder suceder hubiera sido acometido de los infieles, en el monte les fuera más fácil retirarse sin tanta pérdida, y a lo menos conservar algún bastimento para la retirada, sin esponerse a perecer con toda la gente.

“Sobre que infieles fueron los que flecharon a

las gente de Cuchero que entraron a este descubrimiento, ha habido varia controversias; porque unos discurren que eran los Sipibos o Callisecas; otros que los Cararapachos, etc. Yo tengo por muy cierto que fueron los Casibos que habitan en las márgenes de los rios Pachitea y Aguaytía. El fundamento que tengo para afirmar esto, son las señas que el padre Abad vió desde la cumbre del cerro del boquerón. Desde allí descubrieron un cerrito, que desde allí parecia pequeño por estar muy distante, pero es muy alto y puntiagudo, ascendiendo en su punta la altura de otros muchos cerros que se continuam a sueste. A este cerro denominé de San Carlos, cuando entré a la Pampa del Sacramento el año de 1765; se halla este cerro en 9° y 10 m. de latitude meridional al oriente del rio Pachitea, no muy apartado de su ribera. El rio que por el boquerón se despeñaba a la Pampa, y por el cual bajaron después en las balsas, es el rio de Aguitía, que recogiendo las vertientes de aquellas montañas, corre al norte, y desagua en el rio Ucayali cerca del rio Pisqui. Los indios que habitan en este territorio son los fieros Casibos, conocidos por tales de las naciones vecinas; luego estos fueron los que acometieron a los cristianos en esta entrada”.

Tais são as informações, velhas de quasi duzentos anos, imprecisas, mas dignas do melhor crédito.

Vejamos como, da comparação com as explorações recentes, puderam os órgãos oficiais tirar conclusões que lhes levaram a instruções precisas, categóricas.

O croquis (n.º 8), um pouco fantasiado, nos poupará longa descrição e melhor fará compreender o raciocínio dos técnicos peruanos.

No percurso feito pelos engenheiros Villavicencio e Huffmann encontraram êles alguns cursos de água, em vales da cordilheira, correndo de S. para N. Concluíram que seriam afluentes de um coletor que lhes levaria as águas para o Rio Ucayacu, já conhecido afluente do Rio Huallaga. Mas os que conheciam o Ucayacu sabiam, e não havia dúvida, que era êle um pequeno curso de poucas águas recolhidas na cordilheira próxima. Longe estava de ter como afluentes vários rios, vindos de longe a trazer-lhe mais águas do que as que êle apresentava.

Ligando esta informação evidentemente errônea, à notícia legada pelo padre Abad, era de supôr que os cursos encontrados derramariam em outro coletor, mais próximo e rumando para Léste, através da Cordilheira Azul e que outro não seria senão o célebre boqueirão descoberto pelo franciscano em 1757.

E assim considerando, o engenheiro Federico Basadre, então Diretor de Obras Públicas e Vias de Comunicação, dirigiu ao engenheiro Diretor dos Serviços da estrada Huánuco-Ucayale, em 7 de maio de 1937, instruções para um reconhecimento, precioso documento ⁽¹⁾, digno de ser apreciado por engenheiros e militares, tal é a exatidão dos raciocínios e tão precisas são as ordens expedidas que, verdadeiro roteiro detalhado, leva os engenheiros que êle comanda

(1) Transcrito em anexo.

da capital (é certo que ainda com vacilações por alguns dêles), ao ponto exato em que vão identificar o boqueirão do Padre Abad e transformar a lenda em verdade topográfica e revelar um dos fenômenos mais interessantes da luta entre a água e a rocha naquelas paragens até então apenas anunciado.

Coube esta glória aos engenheiros peruanos Alfonso Bernoz e Luiz Guiulfo del Rio, acertadamente chefiados na expedição pelo engenheiro Augusto Coz, também peruano. Em julho de 1937 identificam e penetram no boqueirão que êles denominam "Cañon Perú", por onde passa o rio que rompe a Cordilheira Azul e conduz à bacia do Amazonas águas trazidas da encosta Oeste desta Cordilheira, através de um profundo corte cuja altitude é apenas de 420 metros.

Eis a conclusão sintética e precisa assinada pelo engenheiro Augusto Coz Sarria:

"Como las instrucciones señalan como punto principal por aclarar en el reconocimiento "si las aguas del rio que corre al pié de la Cordillera, pertenecen a la cuenca del Huallaga ó a la del Ucayali" me he concretado a la verificación de este dato, comprobando:

QUE EL RIO QUE SE HA RECORRIDO Y QUE ES UN AFLUENTE DEL RIO ORIENTAL, DESPUES DE SU CONFLUENCIA CON ESTA CORTA A LA CORDILLERA FORMANDO UN CAÑON QUE HE-MOS LLAMADO "PERU". Pertenece por lo tanto a LA CUENCA DEL UCAYALI. Y QUE SEGUN LAS

REFERENCIAS SACADAS DE LAS MEMORIAS DEL PADRE ABAD, ES AFLUENTE DEL RIO AGUAITIA, QUE VIERTE SUS AGUAS EN EL UCAYALI”.

“QUE DADA LA CONFORMACION Y ALTURA SOBRE EL NIVEL DEL MAR DEL CAÑON “PERU”, PERMITE EL PASO DE LA CARRETERA A UNA ALTURA MUY INFERIOR A LA DE LAS ABRAS ENCONTRADAS EN ESTUDIOS ANTERIORES”.

Estavam escritas estas apreciações quando o Sr. Tenente Coronel Ricardo Alayza, adido militar à Embaixada do Perú, trouxe-me preciosa colaboração que me limito a apresentar em dois expressivos croquis (n.º 7 e 9), acompanhados de alguns comentários do seu autor, o engenheiro Romero Sotomayor.

O primeiro croquis (n.º 7) é o plano geral da “Carretera Central” que o engenheiro peruano assim apresenta:

“A Carretera Central”, que saindo da costa do Pacífico atravessa normalmente o sólo peruano de Oéste a Léste, na zona compreendida entre os paralelos 8 e 12, é indubitavelmente a mais elevada do Mundo, pois transpõe a ramificação principal do formidável macisso dos Andes, no passo de Anticona, a 4.845 metros sôbre o nível do mar.

“Em nossa opinião, diz o técnico peruano, seu aspecto mais sugestivo e característico, sua condição única e inegalável, é a de permitir a viagem em automotor, no curtíssimo tempo de 3 horas, do ni-

vel do Oceano Pacífico, onde reina um clima subtropical, até o alto da cordilheira, a 5.000 metros de altitude, às regiões dos gêlos perpétuos e dos maravilhosos lagos, aos cumes andinos, onde degelam as águas que mais tarde devem correr pelo Amazonas gigante, para cair no Atlântico.

E mais adiante diz o engenheiro Sotomayor:

“Depois de um percurso de 83 Kms. chega-se a Matucana, povoado na serra peruana, situado a 2.375 m., onde começam as culturas regionais, o gado e as paisagem típicas da região andina.

“A partir dêste ponto a travessia da cordilheira é cada vez mais difícil. Já não basta o desenvolvimento em *vuelta de lazo* para vencer enormes diferenças de altura e transpôr passagens difíceis; o vale aperta-se cada vez mais e materialmente é necessário talhar a rocha em paredões íngremes; são frequentes os elevados cortes verticais, alguns dos quais, como o de Ocatara, alcançam 56 metros; as curvas em *vuelta de lazo*, são construídas sôbre o abismo, mantidas por ciclópicas muralhas de sustentação que recordam as gigantescas construções dos Incas, como acontece em Cahuide, perto da povoação de Viso.

E ao descrever o Infiernillo, já por nós referido, informa que “as dificuldades deveriam ser enormes, pois, para que a rodovia tenha podido dominar esta difícil passagem, foi necessário inventar especialmente um novo recurso de engenharia, um novo tipo de desenvolvimento, denominado *desenvolvimento em espiral* (carta n.º 9), caracterizado pelo

fato do traçado passar três vezes pelo mesmo vale, em alturas diferentes, passando de um a outro lado do rio, em pontes cada vez mais elevadas.

“O traçado do Infiernillo em conjunto apresenta a forma de um grande etcoetera e permite galgar, em 700 metros de via, uma diferença de nível de 40 metros, a 6% de rampa uniforme.

E com justo orgulho finaliza o engenheiro peruano: “Convém recordar que esta obra, única no gênero, foi ideada, traçada, dirigida e construída por pessoal nacional e que os operários que nela trabalharam tiveram de talhar a rocha pendurados em enormes paredes verticais, por onde passa a rodovia”.

V — EL CAÑON PERÚ

Resta-nos agora uma descrição sumária da maravilha da natureza que foi o Boqueirão do Padre Abad e é hoje denominada “El Cañon Perú”.

E’ a clássica potência dinâmica da corrente em suas três fases características: erosão, transporte e depósito.

Águas detidas a Oéste da Cordilheira Azul infiltram-se por desnível através da rocha e vão roendo as encostas pouco resistentes, formando assim um corte de paredes abruptas e altíssimas; e detritos da montanha são transportados, transformados em seixos rolados que vão ficando em caminho, por ordem de peso e à medida que o nível se vai restabelecendo; e ao chegar à planície a corrente se vai alargando,

liberta das paredes que a comprimiam, ou bifurcando, para se unir mais além, depois de haver construído um cône e de dejeção.

E' o fenômeno que ocorre no Lichtenstein e no Rio Colorado, citados por Carlo Porro em sua *Geografia Militare*. Até as fotografias mostram a identidade dos acidentes hidro-orográficos.

Identificado o boqueirão, outra comissão foi enviada, já agora para chegar a êle pelo caminho mais curto e para transpô-lo, rumo de Pucallpa.

A esta comissão deparou-se um profundo e sinuoso corte, com paredes verticais de 100 metros de altura, por entre as quais, lá no fundo, serpenteia e rola o Rio Yuracyacu, que vem da região Oeste da Cordilheira Azul e, depois de rompê-la de lado a lado, vai lançar suas águas no Rio Aguaitía, tributário do Ucayale.

Eis como o engenheiro Luiz Guiulfo del Rio descreve o Boqueirão do Padre Abad:

“El Rio Oriental al cortar la Cordillera en su maciso central, lo hace también atravesando dos contrafuertes, uno a la entrada y otro a la salida; contrafuertes que están unidos a ese macizo central, pero formando depresiones entre ellos y el macizo, dando lugar a que el rio encuentre a su paso tres zonas e núcleos difíciles, que han dado lugar a tres encañonamientos separados por zonas más fáciles y correspondiendo, como es natural, el encañonamiento de mayor longitud y altura, al macizo central”.

“El primer contrafuerte fué vencido ejecután-

dose una trocha entre el campamento N.º 13 (Km. 43,000) hasta el Km. 44,300, apreciándose en este trayecto, solo dos tramos perfectamente encañonados, con paredes verticales, que suman em um total 400 metros y las soluciones de continuidad entre estos puntos, son laderas rocosas, o de derrumbe de grandes pedrones, con taludes transversales que sobrepasan los 40°. En la orilla izquierda se puede apreciar que este tramo era más facil, pués presentaba laderas de menor inclinación, pero a ese mismo lado y en el Km. 43,900 desemboca el afluente norte, que como hemos indicado, se vé que es de curso torrencioso y de gran pendiente”.

“El macizo central forma un encañonamiento casi continuo, con anchos del cause del rio variables entre 30 y 80 metros, correspondiendo a los estrechamientos paredes verticales de más de 100 metros de alto y a las zonas más anchas, derrumbes de roca de grandes dimensiones con paredes verticales. El régimen del rio en esta parte encañonada, alterna pozos (en donde se forman remansos) con caidas, debido a la multitud de pedrones que existen en el lecho; esta topografía fué la que nos permitió atravesarlo. La longitud de este tramo es de 1400 m. y su constitución geológica es de rocas de origen sedimentario, siendo las paredes, en su mayor parte, enteramente lisas, sobre las cuales vienten cascadas o pequeños torrentes que vienem desde las cumbres”.

“El tercer tramo del Boquerón está determinado por una mayor amplitud de cauce y la regularización de la pendiente, pués en gran parte desaparecen las caidas, asi como los pedrones del lecho. Las paredes

son de menor inclinación que en el primer tramo y solo de trecho en trecho existen los estrechamientos con paredes verticales. El ancho medio en este tramo es de 80 metros y su longitud hasta la primera playa o cascajo (Campamento N.º 16) es de 950 metros”.

“Desde el Campamento N.º 16, en que se armaron balsa, se siguió el curso del río durante dos días, notándose, como se puede apreciar en el croquis adjunto, la presencia de contrafuerte o mamelones que visiblemente se veían venir desde la Cordillera y terminaban en el río, preciaban las diferentes capas de sedimentación de estos terrenos, alternándose zonas arcillosas, cascajos y rocas. Como este río en todo su recorrido de régimen variable y divagante, vá formando playas o cascajos que generalmente corresponden a la orilla opuesta donde terminan los mamelones. Esta playa, en pequeños reconocimientos laterales que hemos efectuado, se observa que continuám transversalmente en lanos y planicies consolidados, con abundante vegetación y arboleda, a los cuales ya no llega el río en sus crecientes. Si bien la pendiente media del río, que al finalizar la tarde del segundo día de recorrido, determinamos era el Yuracyacu, es de 0,57%, tiene abundantes caídas y zonas muy explayadas que demoraron el paso de las balsas. *El Yuracyacu vierte sus aguas en el Aguaitía, recibe pequeños afluentes por ambas orillas, siendo los tres dibujados en el croquis los principales.* En la boca del Yuracyacu nos encontramos con don Antonio Quesada y tres indios santarrocinos (moradores del río Napo) que estaban en ese lugar

lavando oro; el que nos informó del lugar en que nos encontrábamos”.

A descoberta do boqueirão importa em reduzir de 50 quilômetros o percurso de Huallaga a Pucallpa, economizados aos zig-zagues forçados pelo acesso à cordilheira, que não mais será transposta a 2.200 metros, mas em altura inferior a 1.600. Além disso chegará o caminho às Pampas del Sacramento em declive suave, melhorando as condições de tráfego e reduzindo consideravelmente o custo das obras. (Ver o perfil na carta n.º 10).

E para terminar recorramos aos últimos períodos do Boletim que nos serviu de guia:

“La carretera desde Lima al Ucayali, pasando por el Boquerón del Padre Abad, tendrá alrededor de 770 kilómetros de longitud. La primera sección de Lima e Huánuco con prácticamente 400 kilómetros, via Oroya y Cerro de Pasco, se halla ya en condiciones de tráfego cómodo, y en pleno proceso de mejoramiento. La segunda sección de Huánuco al Tulumayo con 160 kilómetros de largo, también se halla ya terminada. Más adelante los trabajos en la carretera se hallaban extendidos y en parte hechos hasta la divisoria del Tulumayo (mayo de 1938), para comenzar en breve a bajar hacia el Boquerón.

“Desde el otro extremo o sea a partir de Pucallpa en el Ucayali, la carretera atravesará las Pampas del Sacramento, en una extensión de unos 150 kilómetros, a través de tupidos bosques, hasta el pie de la Cordillera Azul, o sea hasta el aludido Boquerón del

Padre Abad. Los trabajos en esa sección se hallan ya en pleno desarrollo.

“Cuando esa carretera se ponga en tráfico como se espera a fines de 1939, no solo la comunicación terrestre directa y rápida entre Lima y el alejado departamento de Loreto habrá quedado resuelta, sino también quedará abierto un campo de trabajo de incalculables proporciones, dadas las posibilidades de colonización y de desarrollo para toda clase de actividades en las zonas que se atraviesan”.

E aí está, rapidamente descrita, sem preocupações de ordem técnica, a obra gigantesca do homem, vencendo a natureza bruta e levando os requintes da civilização a regiões ainda ignoradas desta imensa América, unindo povos por um laço de cordialidade que, quanto mais íntimo e sólido, tanto mais aproxima nações que se devem conhecer e entender, para que mais se irmanem e mais colaborem na harmonia universal.

VI — CONCLUSÃO

Exmo. Sr. Embaixador da República do Perú.
Escolhi de preferência este tema, talvez por ter sido uma esperança frustrada o nosso regresso palmilhando a Cordilheira dos Andes, e por isso mais cara à pertinácia dos nossos propósitos.

Mas, congratulo-me com V. Excia. por tê-lo escolhido, pois ele me permite apresentar a uma seleta e culta assistência patricia algo das tradições

honrosas do Perú, representadas pela obra ciclópica dos antepassados do Atahualpa; um pouco do aspecto encantador e caprichoso das regiões andinas; muito do que pode um govêrno bem orientado e destemeroso, dando à fortuna pública o emprêgo inteligente, fomentando o trabalho, desbravando o deserto, unindo povoações que as distâncias e os acidentes geográficos afastam. Foi-me dado ainda apresentar a capacidade técnica da engenharia peruana, engenharia que faz honra à Pátria que dela se orgulha, que conquista a admiração e o respeito das que mais se ufanam de empreendimentos, arrojos, concepções gigantescas e realizações imponentes. Finalmente, foi-me dado revelar a esta ilustre assembléia quanto há de fraternidade sulamericana nesta obra gigantesca, iniciada há mais de dois séculos, inspirada na civilização do aborígene, e continuada pela civilização hodierna, fazendo do Boqueirão do Padre Abad ou Cañon Perú, como melhor seja êle denominado (em respeito à tradição ou sob inspiração patriótica), o traço de união entre dois povos que tanto mais se identificarão e entenderão, quanto mais conhecidas forem virtudes nacionais de que se ufanam.

Gigantesco empreendimento vindo de milênios, continuando através de séculos, incentivado e acelerado no presente, é honrosa herança de velhos tempos, certamente fomentada e multiplicada pelo digníssimo irmão de V. Excia., membro de família tradicional na vida pública peruana, o ilustre e eminente estadista Dr. Manoel Prado y Ugarteche.

DEBATE

À CONFERÊNCIA DO GEN. BENÍCIO DA SILVA,
PELO GEN. CÂNDIDO MARIANO DA SILVA
RONDON

I

A MISSÃO DIPLOMÁTICA. — A VIAGEM

A viagem do General Valentim Benício da Silva à Capital da República do Perú, como Delegado do Governo do Brasil e Embaixador Especial na posse do Presidente eleito Dotor don Manoel Prado y Ugarteche, em virtude da transmissão do Poder que então lhe fazia o General don Oscar Benavides, foi de conseqüências as mais felizes e americanamente proveitosas.

Felizes, porque não poderia ser mais acertada a escolha da Delegação e Representação, pois, o escolhido é presentemente, sem nenhum favor, um dos mais brilhante generais da 2.^a geração da República. Ornamenta o Exército com uma juventude robusta, um saber técnico formado na evolução militar desenvolvida após a chamada Grande Guerra no ensino ministrado pela notável Missão Militar Francesa, da qual foi primeiro chefe o eminente discípulo de Joffre, Mestre do Exército Brasileiro, o grande e infortunado Generalissimo Mauricio Gamelin. Proveitosas, porque sendo um estudioso o General Benício, de inteligência viva e dútil, ilustração substancial, empregou o pouco tempo de sua missão diplomática em estudos

e observações com vantagem para o País que representava e para aquele em que exercia Comissão de fraternal amizade e boa vizinhança. O belo e bem documentado discurso com que acaba de empolgar o seletto auditório dêste auspicioso Instituto é a demonstração mais evidente da minha asserção. Tão completas, elucidativas, quão ilustrativas, as narrações da sua viagem, só louvores merecem, quer se as considere como de simples turista, quer como reflexão militar de um missionário diplomático.

Têm a finura de um narrador elegante e a sagacidade de um diplomata abalizado.

Em nada poderei debater a narrativa, na acepção de contestar. Poderei sim examinar aprofundando os pensamentos do conferencista, no que fôra omitido por elegância literária e louvável preocupação de brevidade.

★

★ ★

O itinerário escolhido para o desempenho da incumbência internacional foi o mais adequado, embora de maior longitude.

Puderam os membros da Embaixada sobrevoar toda a costa do Atlântico até o ponto de transposição para o Pacífico.

Das nuvens deleitaram a vista na monumental téla da Natureza tropical, acompanhando o deslocamento das paragens e Cidades as mais interessantes no movimento contínuo da Belonave.

Da Guanabara à Baía de Santo Cristobal o panorama terá sido deslumbrante; curioso de Colon, último pôrto do Atlântico, a Callao, sobrevoando o portentoso Canal e a região, outróra selvática, do Istmo onde Vasco Nuñez de Balboa construiu os barcos para penetração do novo mundo marítimo que descobriu em 1513. Pela costa do Pacífico terão visto a lendária Cidade em que Bolivar tentou reunir todas as Nações recém-libertadas da América para a discussão do ideal pan americano de que foi o sublime e incomparável precursor.

Rumando para o Sul terão se encantado com novo panorama que o Oceano Pacífico e a costa ocidental da Colômbia oferecem do arquipélago das Pérolas, as dez bôcas do rio San Juan, a grande Cidade colombiana no Pacífico, Buenaventura, a lendária Cidade do Contestado da éra colonial, Guayaquil, onde se reuniram os dois grandes Libertadores, Bolivar e San Martin, e onde se discutiu a sorte do Perú.

Passando essa zona do verde tropical, que da Cidade do Panamá se estende até ao golfo que tomou o nome da bela Cidade Equatoriana, terão entrado em outra que os viajantes denominam monótona, tão sem gradação nas côres quanto árida na sua constituição geológica.

Na apreciação de um escritor peruano essa linha triste que começa em Tumbes e termina em Tacna, delineada pelas ondas do Pacífico, é "austera como uma concepção franciscana. Desesperada como uma página do Inferno de Dante. Enorme como uma paisagem cósmica". E' a costa descoberta por Francisco

Pizarro, isto é, do País de Manco e Ollantay, o grande Império socialista dos Incas.

A terra ante a qual êsse audacioso conquistador sofreu o martírio de desesperada ambição, na ilha que foi crismada com o nome do número de companheiros que o apoiaram e lhe permitiram mais tarde informar a Pedro de los Rios ter vencido todos os obstáculos da Natureza bravia e descoberto o reino do El Dorado, é a costa peruana. (1).

(1) Carlos Wiesse em sua "Historia del Perú", à página 33, narra o acontecimento da ilha del Gallo, onde Francisco Pizarro havia ficado com seus expedicionários à espera de Almagro, que fôra levar ao novo Governador de Panamá Pedro de los Rios, informações da Expedição e providenciar novos recursos de homens e víveres.

... "Quedaron en la isla del Gallo con Francisco Pizarro todos los castellanos, mal de su grado, porque Almagro no los quiso llevar consigo. Ya que no pudieron ir, escribieron cartas a los amigos sin sospecha, y en ovillo de algodón metieron una petición, firmada de muchos de ellos, en que sumariamente escribían las muertes de muchos, las hambres y desnudeces y como todo era cosa de risas, que no habia riquezas sino flechas, y al fin de petición puso Juan de Sarabia, natural de Trujillo, una cuarteta en verso que declaraba sus trabajos:

"Pues señor Gobernador,
mirelo bien por entero,
que allá va el recogedor
y acá queda el carnicero".

"Llegó Almagro a Panamá, dió las cartas a quien iban, y teniendo mucha gente que traer, descubrió por el ovillo la hilaza. Presentóse la petición al nuevo Gobernador, Pedro de los Rios admitiôla; despacha a Alonso Thafur por Juez, con orden de que sacase de opresión a aquellos soldados, y que sólo dejase con Pizarro los que voluntariamente quisiesen quedar. Llegó el Juez a las isla, intimó su comisión; y Pizarro habiendola obedecido, antes que se ejecutase, sacó un puñal, y con notable animo, hizo con la punta una raya de Oriente a Poniente, y señalando hacia el Mediodia, que era la parte de su noticia y derrotero, dijo: "Camaradas y amigos: esta parte es la de la muerte, de los trabajos de los hombres, de la desnudez, de los aguaceros y desamparos la outra, la del gusto; por esta se va a Panamá a ser pobre; por aquella se ha de ir al Perú a ser ricos, escoja el que fuere bien castellano lo que más bien le estuviere". Diciendo esto pasó la raya, y tras de él, Bartolomé Ruiz, natural de Moguer; Pedro de Candia, griego, natural de esta isla; Nicolas Ribera, natural de Oibera; Juan de la Torre; Aponso Briceño, natural de Benavente; Cristobal de Peralta, natural de Baeza; Domingo de Soraluze; Alonso de Trujillo; Garcia de Jerez de la Frontera; Francisco de Cuéllar, natural de Cuéllar; Pedro Alcor, Antonio de Carrion; Alonso de Molina, natural de Ubeda.

"Estos fueron los trece de la forma, que, cercados de los mayores trabajos que el mundo puede ofrecer, y estando más para esperar la muerte que gozar

Nessa derrota aérea tereis visto, General Benício, Tumbes, Piura, Lambayeque, Chiclayo, Pacasmayo, San Pedro, Chicano, Trujillo (último reduto da causa peruana na Independência), Salaverry, Chimbote, Casma, Pativilca, que nos recorda a exclamação do Libertador em Lima, quando o Exército de Sucre chocou-se com o do Virrey La Serna ao sopé do Condorconca: "Triunfar desde los dias de Pativilca!" Ao amerrissar o avião em Callao a grande Embaixada terá observado a Cidade de Huacho, que dista 1175,8 Kms. da extremidade norte da rodovia pan americana encerrada na costa peruana entre La Tina e Tacna.

*

* . *

Tereis, ilustre General, contemplado de perto a mais importante Cidade do norte peruano, Trujillo, ao encetardes a transposição da majestosa Cordilheira Nevada, que ante vossos olhos passou, deleitando vosso gosto de artista, desde o Apostadero de Callao ⁽¹⁾, às densas florestas em que até hoje se

las riquezas que se les prometiam todo lo pospusieron a la honra y siguieron a su caudillo y capitan para ejemplo de la lealdad.

"Los demás compañeros gozaron de la bula del Gobernador; y se embarcaron junto com el Juez y fueron a Panamá. Quedóse em la isla Pizarro con sus trece amigos, tan contento como si estuviera en su compania todo el mundo; dieron orden a la comida; pescaban mariscos de que los proveyó Dias, y de algunos arboles grandes, reparos. Estuvieron en esta isla siete meses, padeciendo con igualdad de animo tan imensos trabajos...

FERNANDO DE MONTECINOS, *Anales del Perú.*

(1) En 1799 se estableció el Apostadero naval del Callao, siendo su primer Comandante General el Brigadier de la Real Armada Don Tomás de Ugarte y Llaño. Leyendas y tradiciones de Loreto. **Leonardo Herrera.**

refugiam os restos da raça conquistada naquelas alturas. Em Trujillo foi fundado um Museu arqueológico de alta importância histórica.

As coleções que guarda, de notável valor precolumbiano e prehistórico, provêm de Chancay, Virú Chan Chan, Moche.

Os arqueólogos que efetuaram a descoberta das preciosidades cerâmicas nas Huacas daquelas ruínas milenares, são unânimes em reconhecer que entre Chancay e as zonas Mochicas, medeiam enormes distâncias de época e de cultura.

Luis Alaiza Paz Soldan, a respeito nos informa: "Las colecciones de Trujillo abundan en ceramios, estatuas con cabezas en las que el arte y la expresión llegó al más elevado desenvolvimiento. Las hay de pensar tan hondo como el famoso *Penseur* de Rodin, y rostros con expresiones y muecas descompuestas y tétricas como los caprichos de Goya. Guerreros con las sienes ornadas con la cabeza de un condor y la de una serpiente, de gesto imperioso, y magnifico, y *amautas* (sábios) con el sello de la religiosidad, del magisterio y de la más pura elevación espiritual. En esos trozos de arcilla se reprodujieron no solo los productos humanos y animales de la Natureleza y frutos y hortalizas y artefactos de la industria, y de la guerra, sino las pasiones, las enfermedades y los vicios. Siempre acertó el artista elocuente con el recurso personal para hablar a las generaciones, y la necrópolis de Moche, y de Chan Chan son viejas bibliotecas, llenas de los secretos del saber de las grandes civilizaciones de la costa septentrional del Perú,

en tiempos, que antecederon en muchos siglos a la infancia del imperio de los Incas”.

II

A CONFERÊNCIA. — CONSIDERAÇÕES SÔBRE O PERÚ

Senhores, encarando os problemas capitais que dizem respeito ao progresso do Perú, o General Benício prende a nossa atenção com a viva pintura orográfica da Cordilheira dos Andes, de vales profundos e encantadores, de páramos deslumbrantes e enganadores, de cumes nevados e assustadores, que na expressão de Inca Garcilazo de la Vega “llegan con su altura a la media region del aire”. Nas proximidades do nó meridional da Cordilheira dos Andes, Vilcanota, localiza-se a Terra da Promissão escolhida pelos quatro Ayres de Tiahuanaco, por convocação del Ayar de los Capacs (de cepa Collaga) en los altos de Huancauri (Pacaritambo) para a fundação de Cuzcan, célula mater do Estado Federal conhecido na história da Conquista por Império dos Incas, o lendário Tahuantinsuyo.

Não fôra um acaso, como narra a Lenda da barra de ouro de Manco, a descoberta dessa Canaan americana. Ao contrário, a firme resolução, surgida de desavença em Tiahuanaco entre aillos sedentários e aillos submetidos à míta da emigração, foi a causa da marcha para o Norte em busca da região prévia-

mente descoberta pelos exploradores dos Capacs (ricohombres), os Mancos (hombres condores), que haviam reconhecido no maravilhoso vale do Guantay a fertilidade de suas terras, abundância de águas, aprazibilidade do clima e outras circunstâncias que faziam da região o El Dorado ambicionado, não pelo ouro que a terra pudeses guardar, mas pela fertilidade que ela revelava para a agricultura. Aquela gente se unia, se confederava, com o intuito da fundação de uma Associação comunista, essencialmente agrária. E foi naquele sítio que se tornaria célebre na história, cercado de montes, que a estirpe dos Capacs, seguida de três outras, lançou a pedra fundamental do "Território Federal" em que se erigiu a Capital da célebre Federação Socialista, ao mesmo tempo Estado teocrático dos Incas. Ela foi o resultado fatal previsto no convênio harmônico de Pacaritambo, do querer de quatro Ayares, resolutos e decididos, que formaram a dinastia lendária dos Capacs. Os clans ou Ayares de Éste (Anti); do Oeste (Chincha); do Norte (Cunchi) e do lago (Colla; isto é, as gentes em cujas terras florescem a Coca, o Milho, a Pimenta, e se extrai o Sal, agrupados em redor de seus mortos imortais, presididos por Manco, empreendem a jornada definitiva para a Terra da Promissão. R. Cúneo Vidal em sua obra intitulada: "Historia de la Civilización peruana", página 178, menciona: "El Ayar Sara, o Ayar del Maiz, simbolizado em Manco Capac, a título de personero de los aillos de estirpe Paucar colla (collas segundones) e de procedência Lupaca (hijo del sol; lupi-los rayos solares)". "El Ayar Auqui, ou Aillar de la Coca, en

calidad de personero de los aillos oriundos de la montaña amazonica”.

“El Ayar Uchu, ó aillar del Ají, en calidad de personero de los aillos de la costa chichana”.

“El Ayar Cachi, ó aillar de la sal en calidad de personero de los aillos de la puna”.

*

* *

O Departamento de Propaganda, Publicações e Cultura, do Ministério do Exterior, do Govêrno peruano, publica uma interessante Revista ilustrada, de turismo, sob o sugestivo título: “Old High Ways — Of the Incas”. Nela se vê, na capa, um mapa panorâmico dos velhos caminhos dos Incas, contornando o litoral peruano de Tumpis aos lindes chilenos, e de Cuzco a Quito, ao Norte, e a “los charcas”, ao Sul com cêrca de 700 léguas através das serannias da Cordilheira, cruzando rios, páramos, quebradas e brejais. Também são neles indicados os caminhos transversais e os Tambos de pouso dos *Chasquis* ou Estafetas, distribuidos com a maior regularidade e senso prático, visando facilitar a brevidade do correio diário e transporte de mercadorias de Cuzco e para Cuzco, com a possível aceleração sob os auspícios da disciplina e resistênciã que os *Chasquis* pudessem manter sem parar de meia em meia légua. ⁽¹⁾

(1) Na “Historia del Perú”, do Professor Catedrático de Historia del Perú en la Universidad de Lima, pág. 103, se lê: “Sobresalieron tambien los Incas en la construccion de sus caminos. Los principales eran: uno que saliendo de Nazca cruzaba los arenales y valles de la costa hasia. Tumbes, y el otro en la sierra, desde Chuquiabo hasta el Cuzco, y de allí hasta Quito. Su ancho

Na paginação da Revista vê-se outro mapa panarâmico com êste letreiro: "The Pan American High-way (Peruvian Section) em que figuram as Cidades servidas por essa rodovia, a partir de Quito no Equador a Concórdia no Chile.

No verso dessa página foi desenhado o croquis do traçado pan americano com o ramal central de Lima a Desaguadero, do Lago Titicaca na Bolívia, indicadas ao longo das rodovias as distâncias exatas de Cidade a Cidade. Assim é que de La Tina, fronteira do Perú com o Equador, a Concórdia, no Chile, a distância a vencer é de 2658 kms.

E da mesma fronteira equatoriana passando por Lima, Oroya, Huancayo, Ayacucho, Cuzco, Juliaca, Puno, até Desaguadero a extensão a caminhar é maior atinge 2959 kms.

A mesma Revista acrescenta:

"Sabe-se que os Incas construíram os caminhos mais famosos do Mundo num terreno mais penhascoso da Terra e tão frígido como a região polar. Crearam técnicas próprias, muitas das quais encontramos nos espantosos trabalhos dos Romanos.

Partindo de Cuzco, centro cultural e arqueológico da América do Sul, aqueles famosos povos, Quichua e Aymará, levaram a comunicação dêsse

variaba entre 5 y 6 metros y a los costados tenia pequeños muros hechos de piedra o adobes. En los cerros se recortaban las peñas o se formaban escaleras cuando la pendiente era mui fuerte; en las quebradas se levantaban calzadas de mampostería.

Se escalonaban chozas o tambos para los **chasquis**, y de este modo se trasmitia una noticia por indios a pié con la velocidad de cuatro minutos por Kilómetro, pues el **chasqui** que venia corriendo prevenia su elegada por medio de algùn instrumento sonoro, al que aguardaba, y de esta manera no se perdia tiempo en el relevo". **Carlos Wiesso**.

Centro ao extremo Norte do grande Império Andino, assinalado pela Cidade de Quito, em extensão de 500 léguas; ao extremo Sul até los charcas na extensão de 200 léguas, termo meridional das suas conquistas.

Esse caminho era o central. Um outro litorâneo, paralelo ao primeiro, permitia a comunicação dos povos marítimos com os da serra, mediante transversais.

Em matéria de construção de pontes foram mestres aqueles povos. (1).

A ponte pencil é de sua invenção.

Foram os precursores do manejo do Nivel. Provam-no os perfeitos nivelamentos nas maravilhosas obras hidráulicas com fins de irrigação das zonas áridas do litoral. (2).

Em Agricultura, a que se dedicavam particularmente, deixaram fama. Adotaram as plantações em taboleiros cavados nas encostas das serras e montes, e irrigados com água transportada manualmente.

Inventaram a pá e o arado para preparar a terra ao plantio.

Conduziram seu caráter creador sôbre quasi todas as manifestações dos conhecimentos humanos.

Foram clínicos empíricos:

Como cirurgiões manifestaram habilidades admiráveis. Os crâneos das coleções dos Museus pe-

(1) Los puentes eran numerosos en los caminos peruanos y se hacian de piedra, como el de chavin de Huántar, compuesto de tres losas de 6 metros de largo, o colgantes de bejuco tejidos o torcidos, a manera de cables, como el construido sobre el rio Pampas, o el de Ollantaytambo sobre el Urubamba, que presenta además un machón en el CAUCE para salvar el ancho del rio. Se usaban oroyas y tarabitas sobre los rios muy anchos. **Carlos Wieses.**

(2) Los chimus y los Tallanes o Mochicas escavaron notables canales de irrigación y estanques y reservatorios donde se almacenaban las aguas, a fin de hacerlas servir en los meses de sequía. **Carlos Wiesse.**

ruanos revelam operações notáveis de trepanação em que a prata fôra empregada como elemento de ligação das partes ósseas quebradas.

Merece consideração especial a referênciã da extrema dificuldade que foram forçados a vencer em suas construções, sem conhecer instrumentos de engenharia, nem possuir explosivos com que pudessem minar as rochas dos Andes e afastar insuperáveis obstáculos.

Só com a fôrça muscular e com a alavanca moveram aqueles povos andinos as mais pesadas montanhas.

E' do tempo colonial a proeza, referida por Garcilazo, do transporte da artilharia pesada de Huamancá a Cuzco e Pucara.

Para transportar 11 peças e suas respectivas carrêtas foram precisos dez mil indios. Para cada peça 40 carregadores, que se substituíam de 200 em 200 passos por caminhos escabrosos, de ladeiras profundas, muitas delas de extensão superior a uma e duas léguas. Mas foram transportadas. E a fôrça real que daquela Cidade seguiu ao encalço de Francisco Hernandez Giron, Ouvidor revoltado, desempenhou a sua missão.

*

* *

O política de comunicações transversais mencionada por Paz Soldan admiravelmente adotada pelo General Benavides, desenvolvida em seu último pe-

riodo governamental sob os auspícios do seu plano trienal, deu ao Perú um período de intenso trabalho e vivas esperanças.

De grandes e profícuos resultados, por ter proporcionado ao operariado das Cidades e dos campos facilidade de vida nos empreendimentos que o plano trienal desenvolvia.

De esperanças, porque essa política veio levantar a velha aspiração dos Departamentos do Noroeste, que viveram sempre isolados da Metrópole e dela relegados, particularmente o Departamento de Loreto, de maiores possibilidades econômicas pela ligação direta que o rio Amazonas lhe proporciona com todas as praças das Américas e da Europa.

A descoberta de 1757 do Padre Franciscano Alonso Abad, do boqueirão que desde então tomou o seu nome na Cordilheira Azul, a mais oriental do sistema orográfico que divide o Perú em duas regiões distintas, surge inesperadamente com sucesso emocionante para resolver a dificuldade considerada ECONOMICAMENTE QUASI INVENCÍVEL.

Nunca nenhuma exploração, por mais modesta que fosse, deixou de ter utilidade.

Os quatro Engenheiros peruanos empregados no estudo do reconhecimento da travessia daquelas serranias, esgotaram seus esforços teóricos e recursos práticos sem encontrar saída razoável para a transposição do talhadão da mais oriental das rochas paralelas do inconfundível sistema de serras que constituem a monumental Cordilheira Andina.

Coube ao Engenheiro Diretor de Obras Públicas e Vias de Comunicação do Ministério do Fomento

a fortuna de encaminhar de Lima o reconhecimento que deveria desvendar a Lenda do Boqueirão do Padre Abad. E tão ditoso foi que suas instruções ao Engenheiro chefe da construção da rodovia Huánuco Puca Allpa observadas atentamente pelos Engenheiros seus executantes Afonso Bernoz e Luiz Giulfo del Rio, levaram-nos ao objetivo tão desejado, perdido no precioso arquivo da Ordem Franciscana, que tantos e tão bons serviços prestava e presta ao Continente pelos seus Reverendos Missionários.

Descoberto o lendário Boqueirão estava resolvido o problema da passagem do vale do rio Huallagua para o do seu vizinho meridional, a cuja margem esquerda chegará a extremidade da construção da grande rodovia Lima-Puca-Allpa, que dará execução à política das comunicações transversais, posta pelo benemérito Presidente General Oscar Benavides, completada pelo seu esperançoso sucessor Doctor don Manoel Prado y Ugarteche.

O Departamento Nororiente se integrará assim à comunhão político-administrativa da Metrópoles, da qual por largo tempo quasi que viveu segregado pelo impedimento da Cordilheira e da profunda floresta Amazônica que o cobre por completo.

Tal medida permitirá o intercâmbio econômico permanente da Capital com o Departamento mais oriental da República, mediante a comunicação rodoviária de Lima a Puca-Allpa e Fluvial desta Cidade a Iquitos, onde chegam mensalmente os vapores da Companhia Inglesa Booth Line e da Antiga Amazon River, presentemente encampada pelo Govêrno Brasileiro.

O Plano do Presidente Benavides resolvendo o problema econômico de ligação dos dois Oceanos que banham o Continente americano, deu ao Perú maior campo de desenvolvimento na indústria e na agricultura, proporcionando maior expansão do intercâmbio comercial de seu País com o Brasil, através da navegação comum às duas Repúblicas lindeiras.

De Iquitos a Puca-Allpa, pelo Amazonas e Ucayale a navegação é franca aos vapores departamentais nas enchentes, e a lanchas no estíio.

Seja como fôr, a ligação de Lima com a Capital do Departamento de Loreto se fará em qualquer tempo por comunicação mixta, terrestre e fluvial, permitindo ao comércio do País expansão livre que nunca pôde ter diante da barreira outróra intransponível da floresta amazônica e da Cordilheira Andina.

Para minorar êsse isolamento comercial o novo Perú, isto é, o Perú da Revolução de 1930 empreendera, por iniciativas particulares, a comunicação marítima com o Departamento de Loreto, mediante vapores que partindo de Callao vêm ter a Iquitos, via canal do Panamá e Belém do Pará. Trazem à Capital loreтана mercadorias da indústria limenha e voltam carregados de madeiras, dentre as quais sobresaie o apreciado Águano.

Quando em Fevereiro de 1930 visitei Iquitos, após chegar a Tabatinga em serviço da Inspeção das Fronteiras compreendidas entre a fóz do Oiapoque e a do arrôio Chuí, a ligação daquela Capital loreтана com a da República era ainda relativamente precária.

Até 1928 os loretaños de Iquitos se comunicavam com Lima por um trajeto complicado de lancha, canôa, mula, auto e ferro carril, realizado em 30 dias, e às vezes mais, na época das grandes enchentes dos rios.

De Lima a Iquitos a comunicação era menos difícil e mais suave.

Assim mesmo atingia 20 dias, distribuidos pelas seguintes etapas:

Lima-Oroya, em ferro carril	10 horas
Oroya-Tarma, em auto	5 horas
Tarma-San Ramon, em auto	1 dia
San Ramon-Yessup, em mula	8 dias
Yessup-Puerto Bermudez, em canôa	1 dia
Puerto-Bermudez-Iquitos, em lancha	9 dias

*

* *

O Govêrno do Presidente Leguia teve a feliz iniciativa de tentar a modificação dessa lamentável situação em que se encontrava o Departamento de Loreto, privado de comunicação rápida com a Capital da República.

A Marinha tomou a si a esperançosa incumbência.

O chefe da sua aviação Comandante Harold Bartley Grow, em Novembro de 1926 fez por terra, partindo de Lima, uma viagem a Iquitos, afim de estudar as possibilidades de estabelecer uma linha de

navegação aérea através da floresta e da Cordilheira.

Verificou a exequibilidade do seu projeto.

Resolveu então fazer a viagem de reconhecimento em avião.

Em 26 de Outubro de 1927 partiu de Ancon às 10 h. 20 m. o denodado Az seguido de outro arrojado Aviador, o Tenente Leonardo Alvariño, cada um no seu aparelho Keystone, motor Ryght J 5, de 220 H.P. com rumo a San Ramon.

Atravessaram a Cordilheira dos Andes por um dos seus Picos mais elevados, 5.000 metros.

O Tenente Alvariño aterrissou em San Roman às 12 h. 20 m.

O Comandante Grow escalou, porém, em Huancayo para suprir o avião de gasolina. Só aterrissou em San Ramon às 16 h. 30 m.

Na semana seguinte Grow retomou o reconhecimento aéreo. Desta vez dirigindo-se ao vale do Ucayale. Fez um vôo de ida e volta a Masisea aterrissando, de regresso, em Huancabamba, acossado por mau tempo e tempestade. Proseguindo foi forçado a aterrissar novamente, agora em Auguimarca, só chegando a San Ramon uma semana depois.

Em Novembro fez três vôos de reconhecimento e estudos.

Em Dezembro seguiu para Iquitos com intuito de estabelecer a Base aérea dessa Cidade.

Por fim, a 3 de Janeiro de 1929, inaugurou definitivamente o serviço militar aérea entre Iquitos e Lima, com as escalas:

Iquitos-Masisea, em hidroavião	6 horas
Masisea-San Ramon, em avião	2 horas
San Ramon-Oroya, em auto	12 horas
Oroya-Lima em ferro carril	10 horas

Ficou assim reduzida à décima parte a viagem que até 1926 se fazia da Capital lorentana à Cidade de los Reyes.

Este serviço permanece até hoje em perfeito funcionamento.

No último ano da permanência da Comissão Mixta Perú-Colombia-Brasil em Letícia uma Companhia particular a "Condor Peruana", inaugurou uma linha aérea direta de Lima a Iquitos em um dia, servindo assim a esta Capital admiravelmente, o que continua a fazer independente da navegação aérea militar, a cargo da Esquadrilha da 5.^a Divisão de Infantaria sediada na Capital do Departamento de Loreto.

Tivestes, General Benício, oportunidade de tudo observar na viagem que fizestes no desempenho da missão diplomática que vos coube na Cidade fundada por Francisco Pizarro no vale do rio Rimac.

E na Capital loretana, fundação dos Padres jesuitas José de Bahamond e Martin Yriarte com os Indios Iquito Pucauma e Maracano, destes motivo à maior das manifestações públicas que naquela Cidade já foi feita a um estrangeiro.

Iquitos, como Manaus, é Cidade que cresceu e desenvolveu-se na áurea época da borracha.

Como Manaus, no ocaso do Sol que as iluminou por momentos, pouco restou dessa grandeza efê-

mera que por toda a Amazônia o ouro preto fez brilhar e desaparecer.

Vistes que ali é séde de uma Divisão de Infantaria, de uma Esquadilha naval e aérea, Comandancia de Guarda Civil e Polícia, sentinelas avançadas da Defesa do Nororiente peruano.

Que o nosso Consulado representa na Capital loreтана o élo fraternal que une os povos vizinhos entre si pelos mesmos desejos de grandeza americana, por cooperação recíproca no sentido da consolidação dos interesses econômicos dos dois Países irmãos, que o rio das Amazonas entrelaça pelos seus fecundantes tributários em todos os quadrantes da Planície.

Baixando para a Fronteira Brasileira pudestes apreciar as Povoações ribeirinhas do trecho compreendido entre a Capital e o Pôsto aduaneiro de Ramon Castilla, fronteiro a Letícia e Tabatinga, vértice meridional do triângulo fraternal que simbolisa a Confiança e a Amizade das três Repúblicas que, no Oéste da Planície Amazônica, guardam a integridade da soberania americana no profundo vale do Rio Mar.

Tereis visto, General Benício, os três povos fronteiriços cada qual com as suas características essenciais.

Daí para frente, Amazonas abaixo e Atlântico ao Sul, nada mais vos seria extranho. Era o meio brasileiro, que revigorava o espírito do Viajante tantos dias afastado da Pátria e da Família militar, sentindo já a saudade dos carinhos internacionais com que

fôra tratado na Capital e em todas as Cidades da Nação que acabáveis de visitar.

III

BRASIL-PERÚ

Ao tornardes a esta Cidade Maravilhosa tivestes, com a vossa nobre família e demais Membros da Delegação diplomática, as mesmas homenagens, iguais carinhos, idênticas atenções, por parte da Embaixada do País amigo em que fostes representar o Brasil na posse do novo Presidente, eleito do povo peruano e substituto do grande General Benavides, de quem recebia a faixa do poder que lhe investia de responsabilidades e deveres perante o seus País e o Continente.

E neste momento em que diante do Instituto de Geografia e História Militar transmitis informações e relatos da vossa viagem, ao vosso lado, prestigiando as vossas palavras e a vossa simpática atitude pan-americana, o nobre e eminente Embaixador Jorge Prado, figura internacional e americana de grande projeção na nossa sociedade e na Diplomacia, rende ao nosso País, na vossa pessoa, General Benício, as homenagens que lhe inspira o altruismo político da República dos Estados Unidos do Brasil no seio da grande Família Americana.

Cândido M. S.^a Rondon.

ANEXO

INSTRUCCIONES PARA LA APERTURA DE UNA
TROCHA DESDE EL RIO TULUMAYO
A LA CORDILLERA AZUL

“1.º — El objeto de la trocha es llegar a un punto de cruce de la Cordillera Azul, para estudiar el mejor trazo de la carretera de Tingo María hacia el Bajo Ucayali.

2.º — La trocha se hará partiendo de Tingo María hacia el río Tulumayo. Se remontará por los bordes de este río escogiendo la mejor margen hasta llegar al río Topa, afluente de ese río por la margen derecha”.

3.º — Según los datos del ingeniero Villavicencio, la desembocadura del río Topa se realiza a unos 30 kms. desde Tingo María.

4.º — Por el topa debe seguir la trocha aguas arriba hasta el punto de bifurcación de ese río en los dos afluentes que lo forman, que según el informe del ingeniero Villavicencio, quedan a 39 kms. de Tingo María a una altura de 1020 mts. sobre el nivel del mar, y cerca de una cascada”.

5.º — Esos dos ríos que forman el Topa, según los datos del ingeniero Villavicencio, tienen uno dis-

rección hacia el norte y el otro hacia el sur. Dicho ingeniero en su expedición abrió trocha por la cuchilla entre esos dos afluentes en dirección N.E. Debe seguirse esta dirección en la trocha por abrir ahora, a fin de alcanzar cuanto antes la cumbre o divisoria del Topa con los rios más hacia el N. y N.E.”.

6.º — El ingeniero Villavivencio alcanzó esa cumbre o divisoria con un recorrido de 43 kms. desde Tingo María y anotó para ella una altura de 1850 mts. sobre el nivel del mar”.

7.º — Desde la cumbre o divisoria aludida, el ingeniero Villavivencio comprobó la existencia de un rio que le interceptó la ascensión a la cumbre de la Cordillera y que no esperaba encontrar. Dice sobre el particular lo marcado bajo la letra “A” en la copia adjunta del informe de dicho ingeniero”.

8.º — El ingeniero Villavivencio supuso que la divisoria aludida divide la cuenca del rio Tulumayo de la del rio Aucayacu, que es afluente del Huallaga a unos 25 kms. aguas arriba de la afluencia del Tulumayo con el Huallaga. *Existe ahora la presunción que esa divisoria es en realidad la que divide las aguas del Huallaga de las del Ucayali o que también pueda quedar algo más hacia el E. cerca de 1 km. 50 del recorrido de Villavivencio, por las razones siguientes:”.*

a) — “El Aucayacu es rio poco caudaloso y de poco recorrido. Su longitud total desde el Huallaga no debe pasar de unos 30 kms., similar a la que

tienen los rios anteriores al Tulumayo por la margem derecha como el de Las Palmas”.

b) — “El ingeniero Villavicencio al seguir al E. desde la cumbre aludida, atravesó tres contrafuertes en cuyos flancos corrian *apreciables* cursos de agua. El último contrafuerte tenía 2100 metros de altura (km. 49 desde Tingo María). Siguiendo dicho ingeniero algo hacia el sur llegó al km. 56 atravesando un rio con *apreciable caudal y altura barométrica* de 1400 metros, el que está situado al pié de la cadena principal y que recibía los cursos de agua antes atravesados, después de cruzar la divisoria del Tulumayo. Supuso dicho ingeniero que este rio con “*apreciable caudal de agua*”, a una distancia de más de 50 kms. del Huallaga correspondia a un afluente en las *cabeceras* del rio Aucayacu. Sin embargo, cabe decir que si el Aucayacu es de corto recorrido y de no gran volumen, no deber tener sus cabeceras tan distantes del Huallaga y con tanto caudal de agua”.

c) — Si los rios cruzados por el ingeniero Villavicencio entre la divisoria del km. 50 y el pié de la cadena principal (km. 56) no son afluentes del Aucayacu, es evidente que deben descargar hacia el Este, a lo largo de alguna quebrada que tendría que atravesar en tales condiciones la cadena principal, que posteriormente pasó el ingeniero Villavicencio, al ascender desde el rio del km. 56 (1400 m.) hasta la cumbre de 2150 metros en la Cordillera Azul”.

d) — “El ingeniero Villavicencio anota en su informe que los rios que atravesó después de la divisoria del Tulumayo corrian hacia el N. y al N. O. y supuso que pertenecían a las cabeceras del Aucayacu.

Con esa misma dirección podían cambiar después de cierta distancia para tomar rumbo al N.E. y constituir afluentes de cabecera del Aguaitía y pertenecer a la cuenca del Bajo Ucayali. Se sabe en efecto que el Aguaitía en sus cabeceras corre de S. a N. y cambia después al N.E.”.

e) — *Existe una seria presunción que desde la divisoria del Tulumayo con los rios al norte pueda pasarse por un rio o quebrada directamente al Aguaitía, sin necesidad de atravesar los tres contrafuertes que pasó hacia el E. el ingeniero Villavicencio y subir a la cumbre de 2150 mts.* Se basa esa presunción en el relato de la primera expedición del Tulumayo a las pampas del Sacramento realizada por el Padre franciscano Abad. En el tomo II de las “Misiones Franciscanas” al relatar esa expedición del año 1757 se dice lo siguiente: — En el verano de 1757 realizó el padre Abad una nueva expedición partiendo del pueblo de Cuchero el 4 de mayo acompañado de 17 indios, llegó el 15 del mismo mes al Tulumayo y siguiendo las orientaciones del primer viaje hallaron el día 25 el paraje en que un *boquete abierto en terreno quebrado daba salida a un arroyo que tomaba la dirección de las pampas del Sacramento.* Con el fin de orientarse mejor, subieron dificultosamente a uno de los cerros contiguos, arribando al anochecer a su cumbre, desde la cual se dejaba ver la Pampa en su inmensurable anchura; y se dieron cuenta de que el arroyo que se desahogaba en la vecindad, saliendo de la estrechura seguía serpenteando al pié de los cerros en dirección norte y a una gran distancia se descubria un cerrito soli-

tario, como un pan de azúcar, destacándose esbelto sobre el plano uniforme del acéano de verdura. Al día siguiente bajaron a la pampa empleando 8 días en registrar las inmediaciones del río sin encontrar rastros de indígenas. Avanzaron algunos kilómetros más y seguros de que el río con el caudal que le iban rindiendo varios arroyos, ya era navegable siguieron en balsas 4 días, hasta que dieron por último con sembríos de maíz y plátanos”.

“La anterior relación habla de *“un boquete abierto en terreno quebrado que daba salida a un arroyo que tomaba la dirección de las Pampas del Sacramento”*. Ese boquete puede ser la quebrada que atravesando la cadena más oriental de la Cordillera Azul, da paso al río atravesado por el ingeniero Villacencio en el km. 56 de su recorrido o alguno de sus tributarios. No serían entonces esos ríos cabeceros del Aucayacu sino cabecera del río Aguaitía, al cual llegó en padre Abad”.

“Más adelante en el relato aludido se dice”:

“El río que por el *boquerón* se despeñaba en la Pampa y por el cual bajaron en balsa es el Aguaitía que recogiendo las vertientes de aquellas montañas *corre al norte* y desagua en el Ucayali”.

9.º — Se comprende de lo anterior la gran importancia que tiene llegar con una trocha cómoda a la divisoria o cumbre del río Topa afluente del Tulumayo, para aclarar si los ríos que existen más al este de esa divisoria son afluentes del Aucayacu, o si van hacia las Pampas del Sacramento, siendo cabeceras del Aguaitía. Si esto último se comprobara.

querría decir que cruzar la Cordillera Azul, sería problema fácil y de corto recorrido por cuanto desde la divisoria aludida a 50 kms. de Tingo María y a sólo 1850 metros sobre el mar, según los datos del ingeniero Villavicencio, podría comenzarse a descender hacia el río Aguaití por un de su afluentes, entrando a las Pampas del Sacramento por el *boquete* ó *boquerón* que encontro el padre Abad, sin necesidad de atravesar os tres contrafuertes que pasó el mencionado ingeniero y subir hasta los 2150 de la cumbre de la Cordillera Azul”.

10.º — En algunos mapas antiguos el río Topa figura con el nombre de Boquerón, lo que también puede atribuirse a la posibilidad de pasar per él a las cabeceras del Aguaitía por el “*boquete*” o quebrada del padre Abad, sin necesidad de ascender a la cumbre de la cordillera”.

11.º — Suscintamente lo indispensable é inmediato es lo siguiente:

“Abrir una trocha que partiendo desde Tingo María vaya al río Tulumayo hasta el río Topa o Boquerón que es su afluente por la margen derecha a unos 30 kms. de Tingo María. Esa trocha debe seguir por el Topa hasta el punto en que se divide en dos rios que tienen dereción N. y S. respectivamente cerca de una cascada (km. 39 desde Tingo María), La trocha debe escender hacia el N. E. desde ese punto por la cuchilla entre esos dos rios hasta alcanzar la divisoria del Topa con los rios que se hallan más al N. 1850 mts. sobre el nivel del mar, se comenzará después la isvestigación para aclarar si los rios por

atravesar en el recorrido más hacia el E. son afluentes de cabecera del Aucayacu, o si son afluentes del Aguaitía. Habría que seguir, por tanto, la trocha bajando el río principal al E. de la divisoria aludida, y siguiendo su curso por unos 10 a 20 kilómetros aguas abajo, comprobar el rumbo verdadero que sigue y aclarar si pertenece a la cuenca del Huallaga o del Ucayali”.

“Lima, mayo 7 de 1937”.

Federico Basadre, diretor.

ÍNDICE

A República do Perú — Suas vias de Comunicação — General V. Benício da Silva	7
Debate — Pelo General Cândido Mariano da Silva Rondon	45
Anexo	67

OBRAS PUBLICADAS
pela
BIBLIOTECA MILITAR

em 1938

Vol. I	— Jan.	— Em Guarda! (Contra o Comunismo) — Col. de vários autores.
" II	— Fev.	— Episódios militares — Gen. Joaquim S. de Azevedo Pimentel.
" III	— Março	— Os Mestres da Guerra — L. Roussel. Trad. do Gen. Tasso Fragoso.
" IV	— Abril	— A Arte de Comandar — André Gavet. Tradução do 1.º Ten. Eduardo Martins Trindade.
" V	— Maio	— Reflexões sobre o Generalato do Conde Caxias.
" VI	— Junho	— Antônio João — General V. Benício da Silva.
" VII	— Julho	— Caxias — Major Afonso de Carvalho.
" VIII	— Agosto	
" IX	— Set.	— Bosquejo histórico e Documentado das Operações Militares na Província do Rio Grande do Sul — Dr. Saturnino de Souza e Oliveira.
" X	— Out.	— Uskub ou Papel da Cavalaria na Vitória — General Jouinot Gambetta. Tradução do Capitão Salm de Miranda.
" XI	— Nov.	
" XII	— Dez.	— Tibúrcio — Dr. Euzébio de Souza.

em 1939

Vol. XIII	— Jan.	— Facundo — Domingo Sarmiento. Tradução de Carlos Maul.
" XIV	— Fev.	— Educação Moral do Soldado — Carlo Cirsi. Tradução do Estado Major do Exército.
" XV	— Março	— Grandes Soldados do Brasil — Major Lima Figueiredo.
" XVI	— Abril	— A Revolução Farroupilha — General Augusto Tasso Fragoso.
" XVII	— Maio	
" XVIII	— Junho	— A Poesia do Dever — Capitão Valter Prestes.
" XIX	— Julho	— Escola Rosa da Fonseca — Edição da Biblioteca Militar.
" XX	— Agosto	— Vida de Luiz Alves de Lima e Silva — Duque de Caxias. — Padre Joaquim Pinto de Campos.
" XXI	— Set.	
" XXII	— Out.	— Pequena História da Grande Guerra — Cel. Blin. Trad. do Cap. Salm de Miranda.
" XXIII	— Nov.	— Bandeiras do Brasil — 1.º Tenente Janari Gentil Nunes.
" XXIV	— Dez.	— O Tiro de Morteiro — Capitão Colberí do Couto e Silva.

em 1940

Vol. XXV	— Jan.	— Benjamin Constant — Benjamin Constant Neto.
" XXVI	— Fev.	— Cautela! O Inimigo Está Escutando — Barão de Grote. Tradução do General Bertoldo Klinger.
" XXVII	— Março	

Vol. XXVIII	— Abril	— Estudos de Português	— Ten. Coronel Jonas Correia.	
"	XXIX	— Maio	— O Paraná na Guerra do Paraguai — Davi Carneiro.	
"	XXX	— Junho	— Aeronáutica Brasileira — Domingos Barros.	
"	XXXI	— Julho	} — Os generais do Exército Brasileiro — Alfredo Pretextato Maciel da Silva.	
"	XXXII	— Agosto		
"	XXXIII	— Set.		} — Notas de Geografia Militar Sul Americana — Cel. F. de Paula Cidade.
"	XXXIV	— Out.		
"	XXXV	— Nov.	— Laguna (Poema) — Arnaldo Nunes.	
"	XXXVI	— Dez.	— Fortificações — Cap. Inácio Azambuja.	

em 1941

Vol. XXXVII	— Jan.	— Rio Grande de São Pedro	— Gen. João Borges Fortes.
-------------	--------	---------------------------	----------------------------

AVULSOS

- Osório — Ten. Cel. Onofre Lima.
Educação Física Militar — Cap. Gutemberg Aires de Miranda.
Antônio João — Separata do Livro Episódios Militares.
Símbolo da Pátria — Professor Daltro Santos.
Mulheres Brasileiras — Edição da Biblioteca.
Oficial de Cavalaria — Gen. V. Benício da Silva.
Floriano — Diversos autores.
Floriano — Conferência proferida pelo Dr. Carlos Maul.
Caxias — Conferência do Gen. V. Benício da Silva.
Osório — Conferência do Gen. V. Benício da Silva.
Tuiuti é Osório, Osório é Tuiuti — Gen. Lobo Viana.
República Brasileira — Diversos Autores.
Anais do Exército Brasileiro 1938.
Faze assim — Cmt. Frederico Vilar.
Floriano — Carlos Maul.
Roteiro dos Andes — Angione Costa.
Discursos, Orações e Conferências — Gen. Pedro de Alcântara Cavalcanti de Albuquerque.
O Coronel Luiz Alves de Lima e Silva no Maranhão — Jerônimo de Viveiros.
A República do Perú — Conferência do Gen. V. Benício da Silva.

PRÓXIMAS PUBLICAÇÕES

- O Espírito Militar na Questão Acreana** — Castilhos Goycochêa.
Método Schreiber — Gen. Augusto Tasso Fragoso.
Curso de Transmissões — Major Paulo Bolívar Teixeira.
Artilharia — Artur Sílio Portela.
Cidades e Sertões — Ten. Coronel Lima Figueiredo.
A Guarda Morre — Marcel Dupont — Trad. de Otávio Murgel de Rezende.
Manual de Serviço em Campanha — Cap. Horácio Garcia.
Lições da Guerra de Espanha — Gen. Durval — Trad. do Cap. Frederico Trota.
História do Grande Chanceler — Deoclécio De Paranhos Antunes.
O Exército dos Estados Unidos — Tradutor: Cap. Maurício Eugênio de Gusmão Pereira Lessa.
Comemorações do Dia do Soldado.
História Militar do Brasil — Cap. Genserico de Vasconcelos.
Artilharia — Exercícios na Carta — General Artur Sílio Portela.
Brigadeiros e Generais de D. João VI e D. Pedro I no Brasil — Cel. Laurênio Lago.
Fundamentação da Ortografia Simplificada — Daltro Santos.
Santa Catarina no Exército — Almirante Henrique Boiteux.



LIMA
Avenida Arequipa



A "CARRETERA CENTRAL"

À margem do Rio Rimac, na vertente do Pacífico



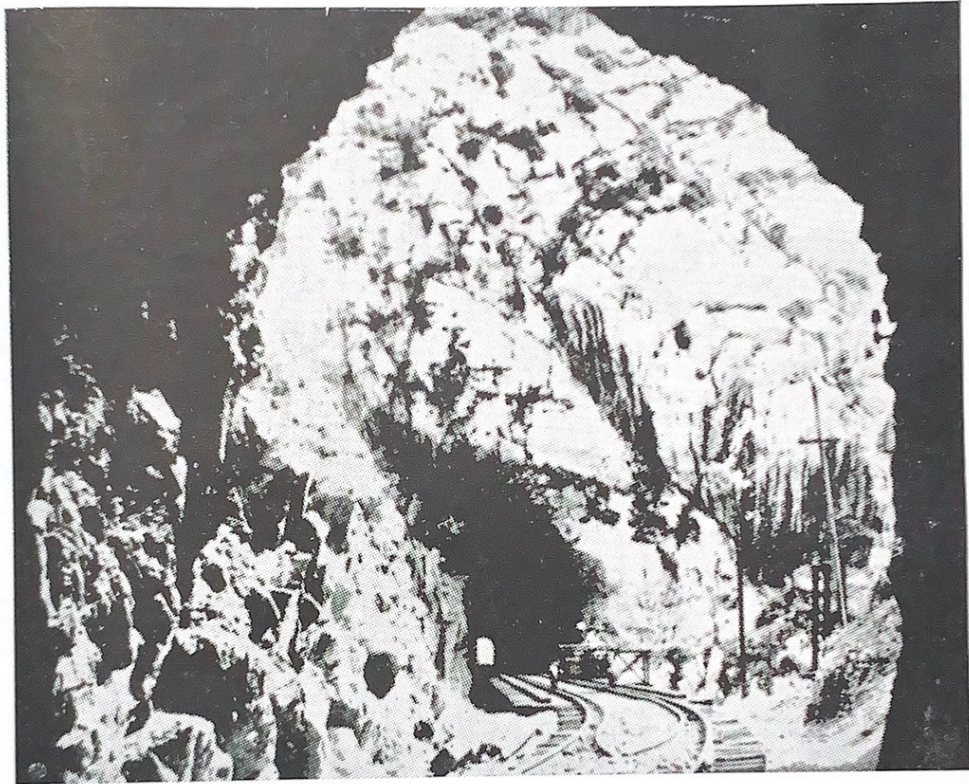
"CARRETERA CENTRAL"

Anticono, o ponto mais elevado (4.850 m.)

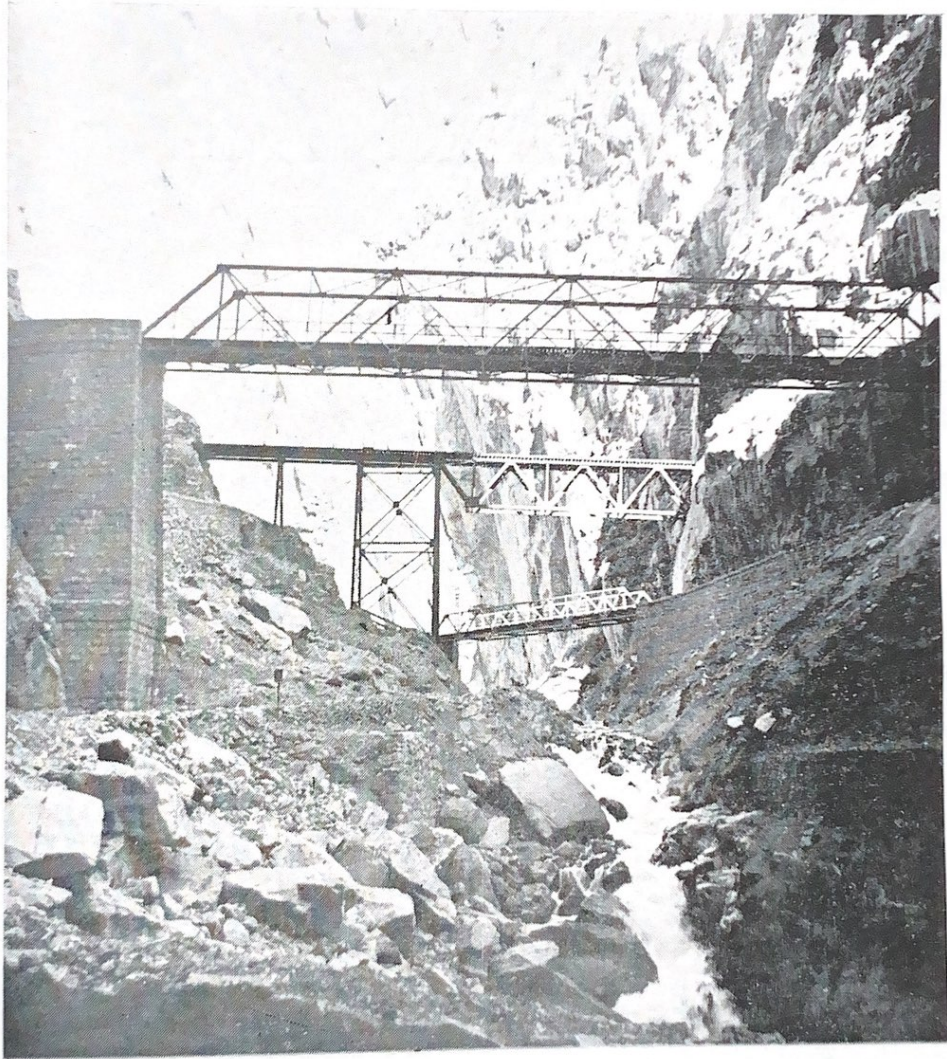


"CARRETERA CENTRAL"

Tingo Maria, na vertente do Atlântico (670 m. de altitude)



Uma vista da Ponte del Infiernillo. Vê-se nela a carro de gravidade, utilizado tanto nas viagens de inspeção como proteção dos trens de passageiros, à frente dos quais correm na descida, prevenindo os frequentes desmoronamentos. A montanha coberta de gelo.



"EL INFIERNILLO"

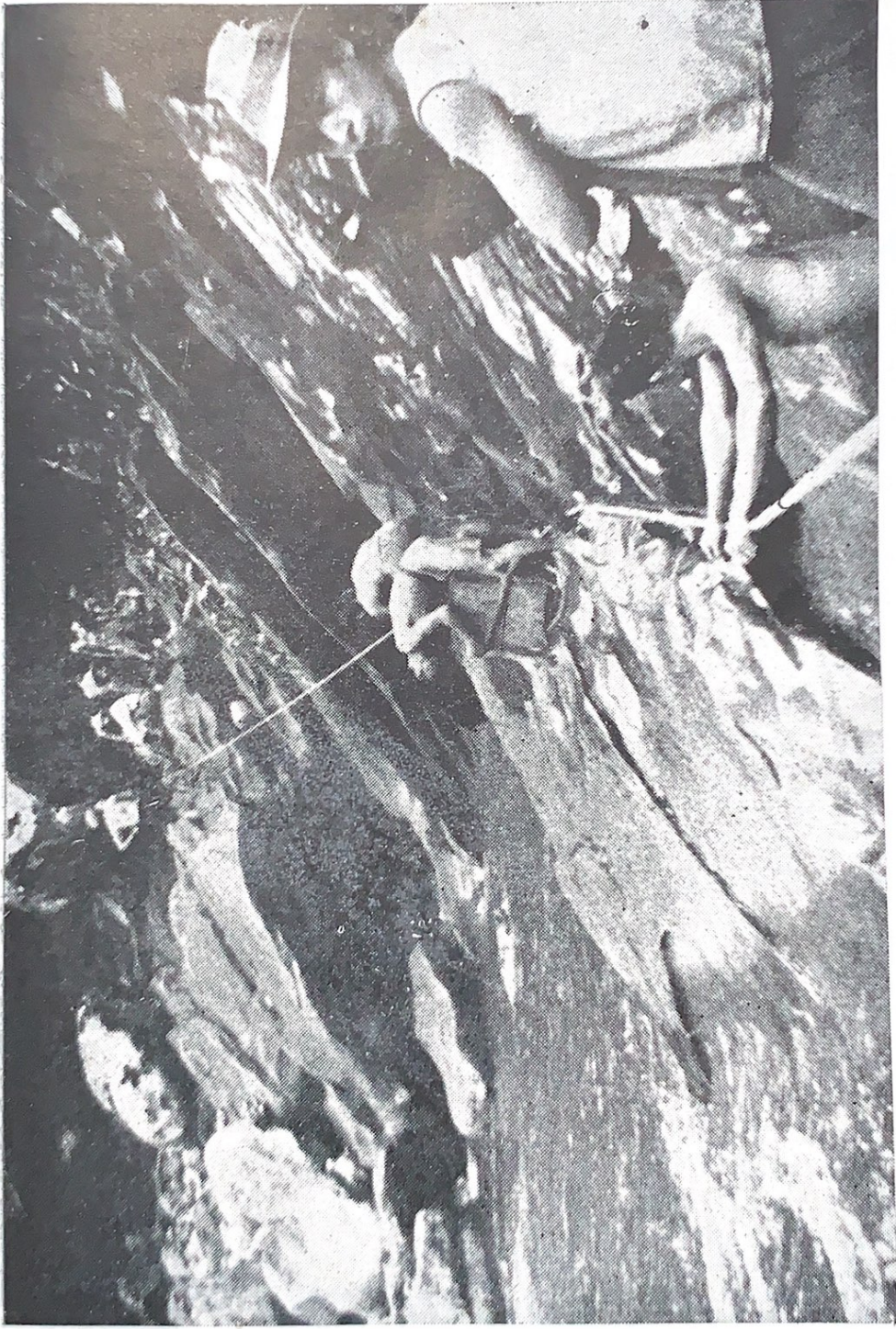
A primeira e a terceira ponte são da rodovia; a do centro é da ferrovia;
em baixo o Rio Rimac.



Vista geral da Cordilheira Azul, distinguindo-se o vale do Rio Yuracyacu, na região do Boqueirão do Padre Abad.



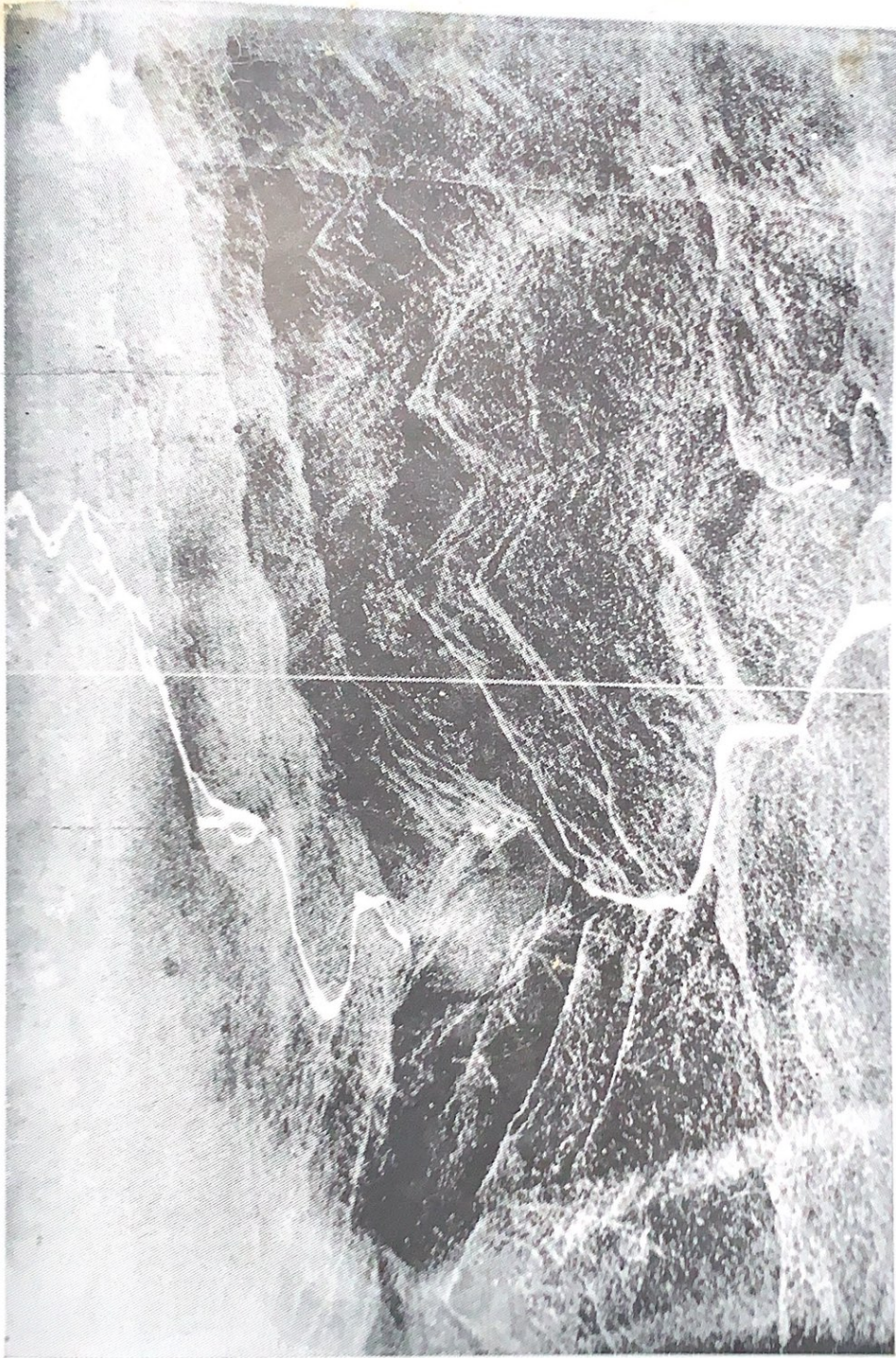
Interior do Boqueirão do Padre Abad



Travessia do Boqueirão do Padre Abad



Saida do Boqueirão do Padre Abad, na vertente amazônica



Vista aérea do Rio Yuracyacu atravessando a Cordilheira Azul. Ao centro o rio esconde-se no Boqueirão do Padre Abad

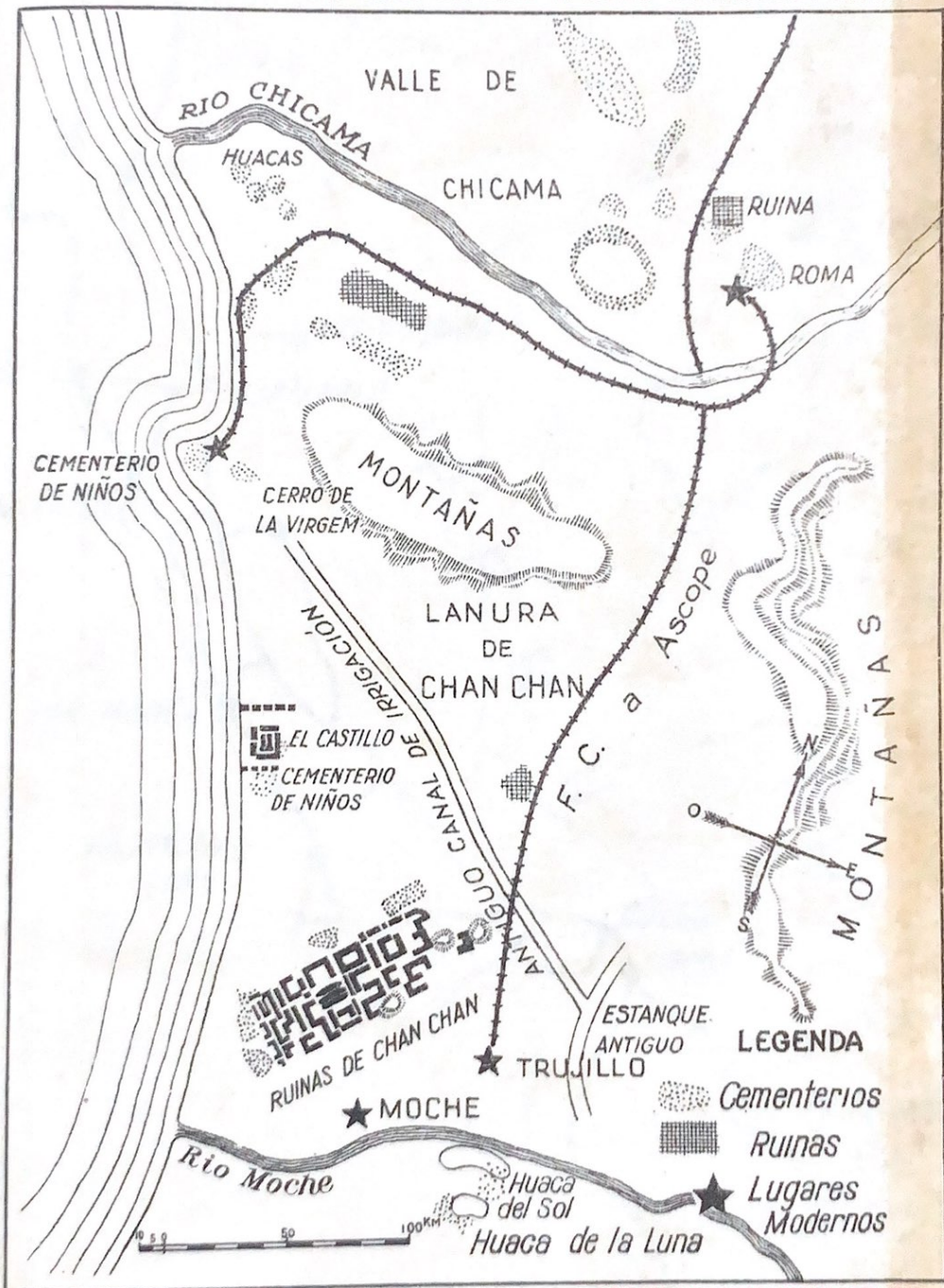


Vista do porto de Pucallpa, à margem do Rio Ucayali

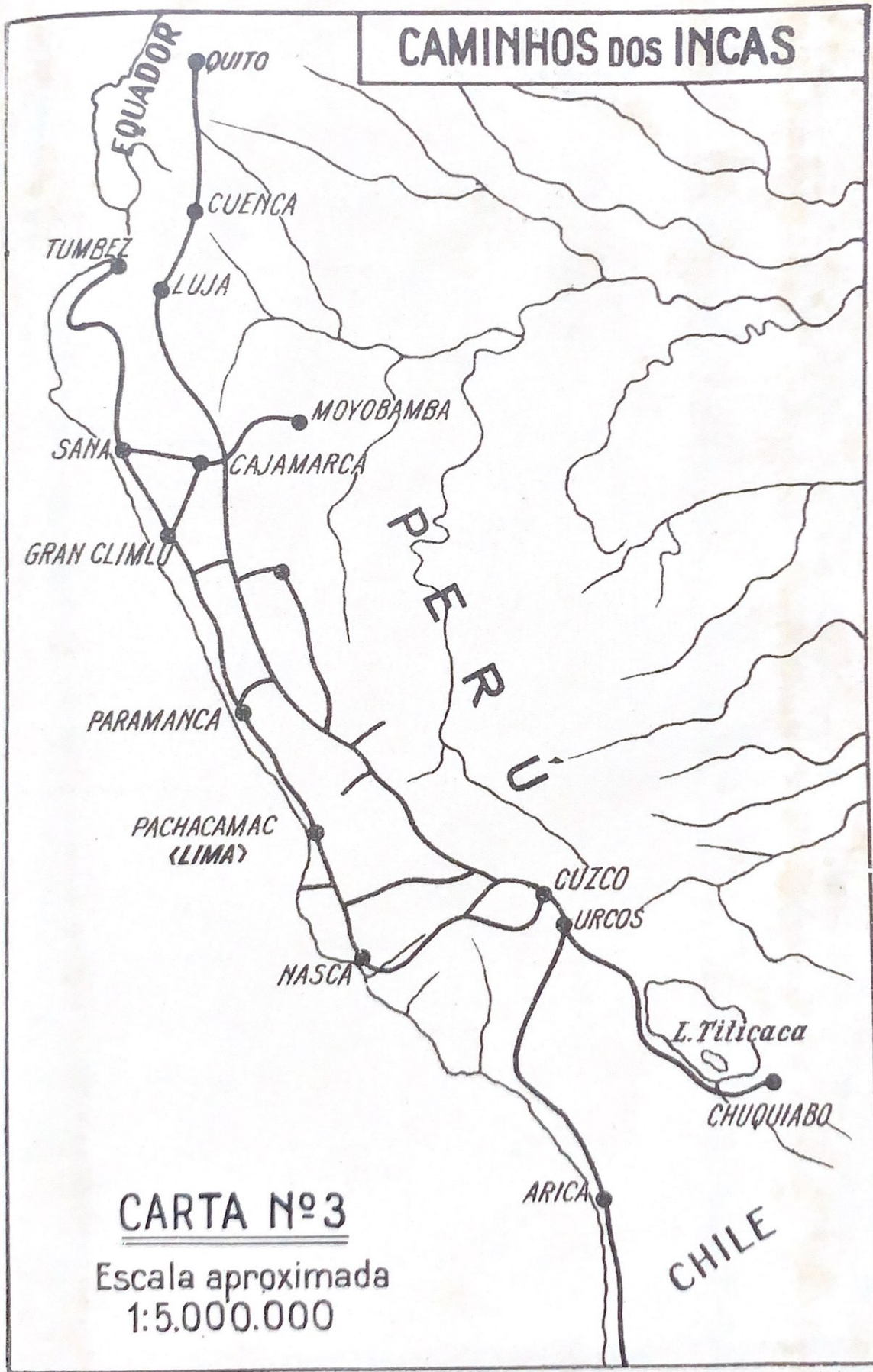
CARTA Nº1



PLANO DE LAS RUINAS DE LOS VALLES DE MOCHE Y CHICAMA

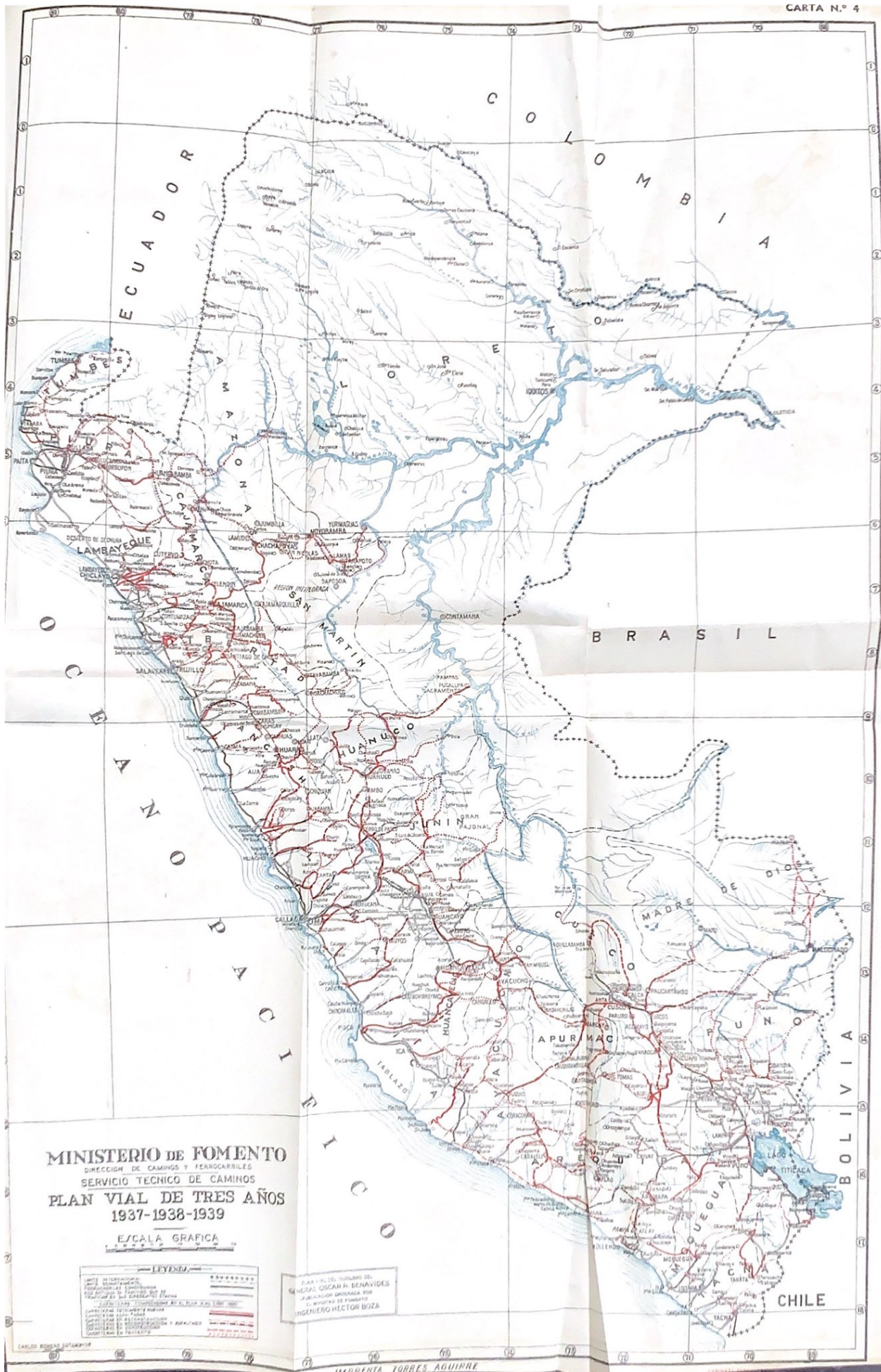


CAMINHOS DOS INCAS



CARTA Nº 3

Escala aproximada
1:5.000.000



MINISTERIO DE FOMENTO
 DIRECCION DE CAMINOS Y FERROCARRILES
 SERVICIO TECNICO DE CAMINOS
PLAN VIAL DE TRES AÑOS
 1937-1938-1939

Escala Grafica

LEYENDA

Camino Nacional	-----
Camino Regional	-----
Camino Provincial	-----
Camino Comunal	-----
Camino de Hierro	-----
Camino de Hierro en Construcción	-----
Camino de Hierro proyectado	-----
Camino de Hierro en estudio	-----
Camino de Hierro en proyecto	-----
Camino de Hierro en ejecución	-----
Camino de Hierro en explotación	-----
Camino de Hierro en construcción	-----
Camino de Hierro en estudio	-----
Camino de Hierro en proyecto	-----
Camino de Hierro en ejecución	-----
Camino de Hierro en explotación	-----

PLAN Y ALICATADO DEL
 MAJAL OSCAR H. BENAVIDES
 APLICACION OPERADA POR
 C. MONTAÑO DE ROSARIO
 INGENIERO HECTOR BOZA

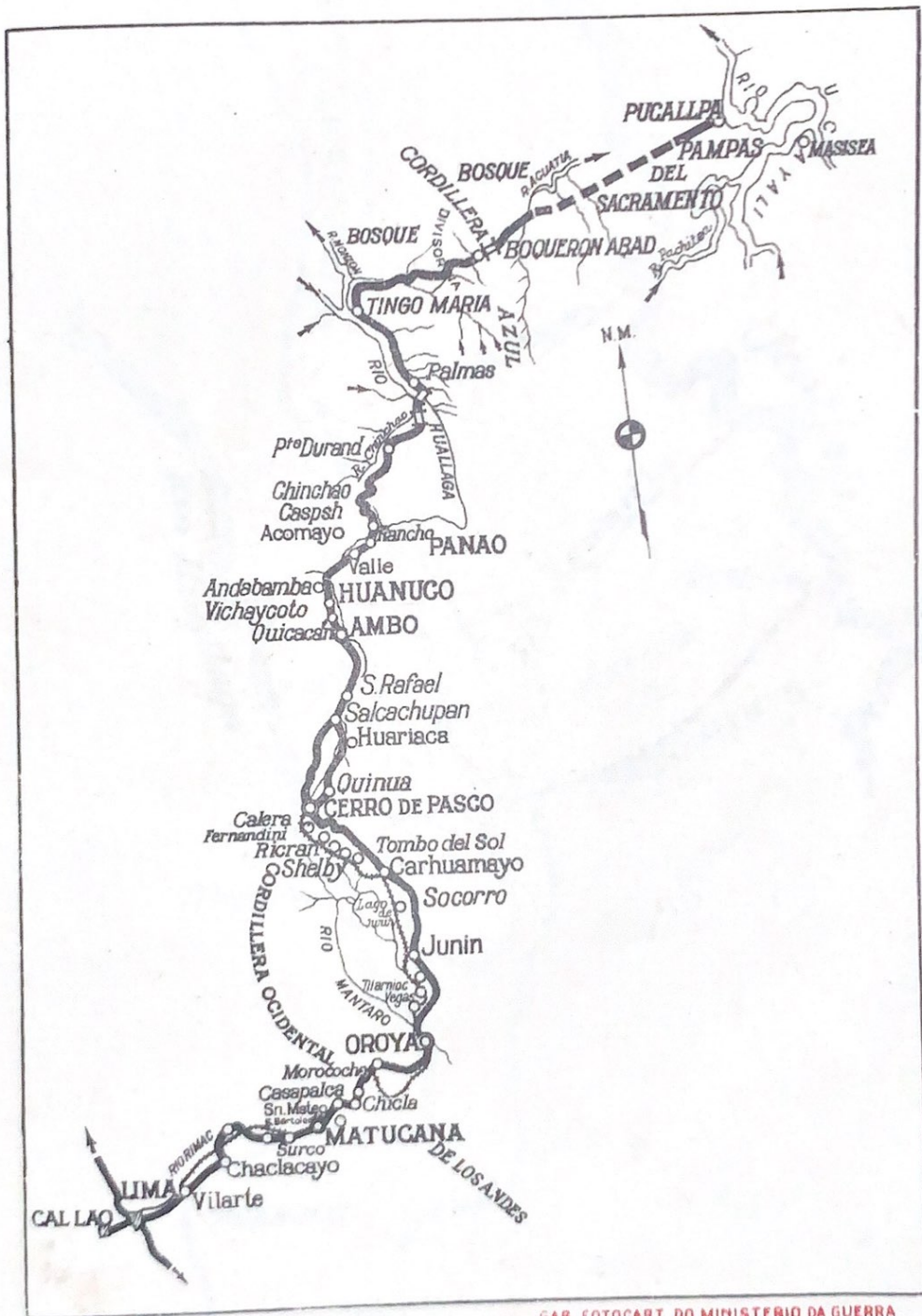


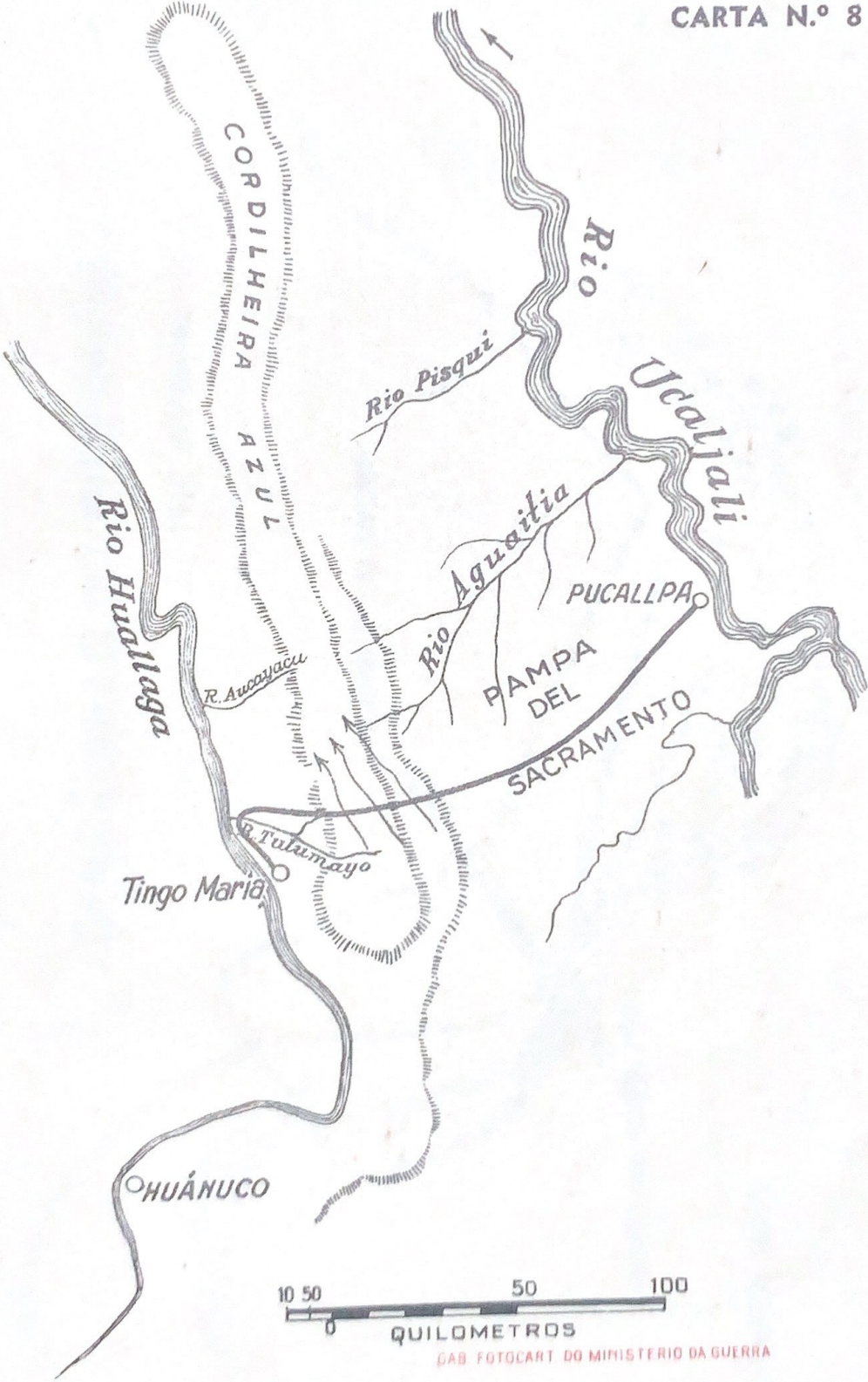
MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCION DE CAMINOS Y FERROCARRILES

MAPA GENERAL DEL PERU MOSTRANDO LA SITUACION DE LA CARRETERA DE LIMA AL RIO UCAYALI, VIA OROYA CERRO DE PASCO Y HUANUCO, LA QUE ESTABLECERA UNA COMUNICACION DIRECTA DESDE EL PUERTO DEL CALLAO HASTA LA ZONA FLUVIAL DEL RIO AMAZONAS.



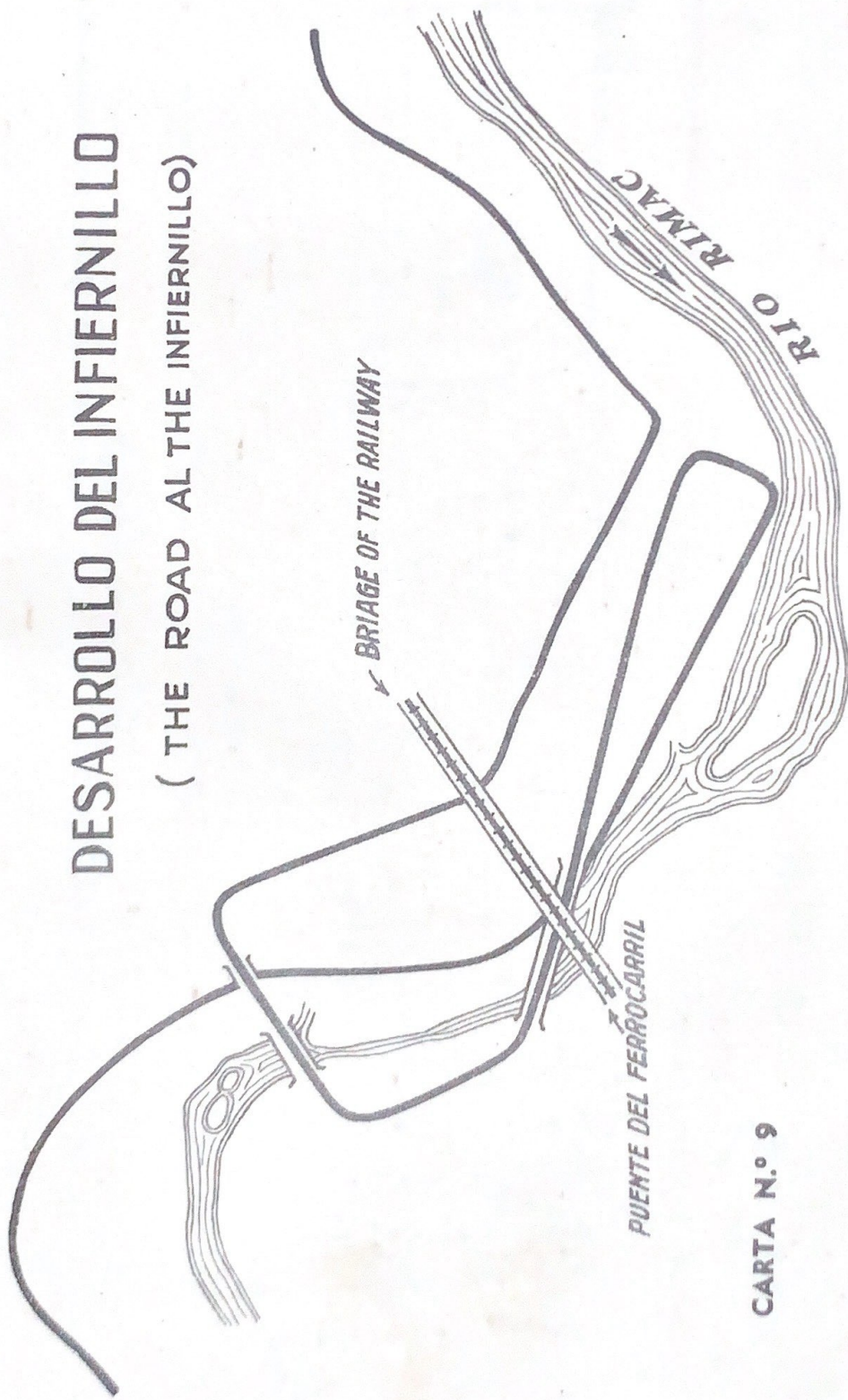
CARTA N.º 7





DESARROLLO DEL INFIERNILLO

(THE ROAD AL THE INFIERNILLO)

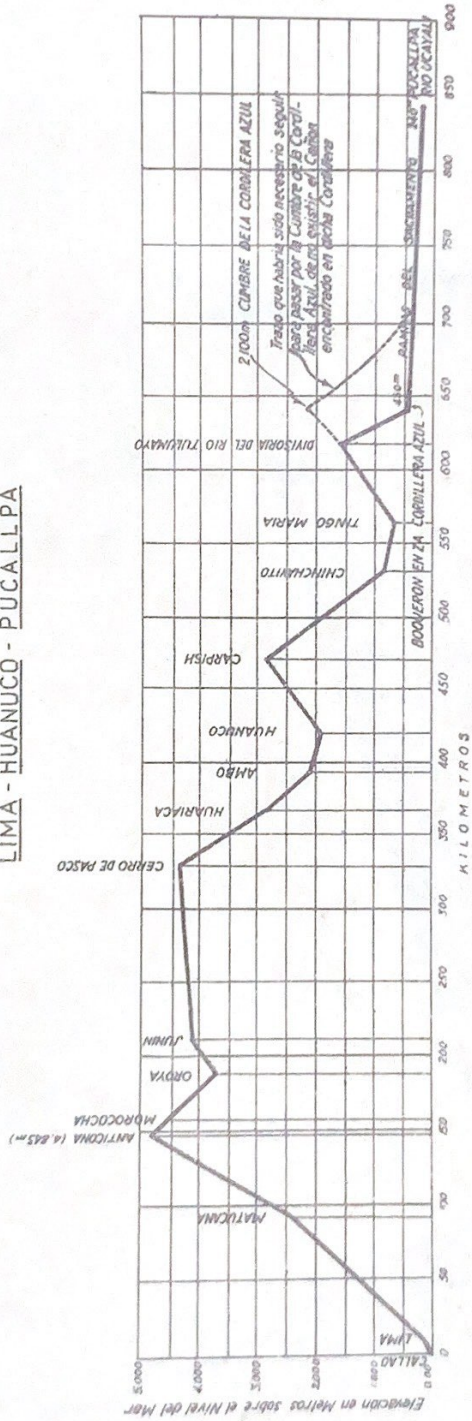


CARTA N.º 9

MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCION DE CAMINOS Y FERROCARRILES

PERFIL GENERAL DE LA CARRETERA

LIMA - HUÁNUCO - PUCALLPA



CABINETE FOTOCARTOGRAFICO DO MINISTERIO DA GUERRA

CARTA N.º 10

INSTITUTO DE GEOGRAFIA E HISTÓRIA MILITAR DO BRASIL

Ata de Fundação

“Aos sete dias do mês de Novembro do ano mil novecentos e trinta e seis, no salão nobre do Clube Militar, reuniram-se os Oficiais do Exército e da Marinha cujos nomes vão em relação anexa a esta Ata, convocados por uma Circular por mim assinada em nome da Comissão Organizadora, para tratar de fundação da “Sociedade Militar Brasileira de História e Geografia”. Tomando a palavra, o signatário da presente convidou os Srs. Generais Moreira Guimarães e Azeredo Coutinho e Almirante Raul Tavares para a mesa que deveria presidir aos trabalhos, escolhendo os mesmos ao signatário para secretariá-los. Aberta a sessão pelo Sr. General Moreira Guimarães, foi dada a palavra ao Cap. Sombra para dizer dos motivos da reunião e da fundação da novel Sociedade. Começou ele por declarar considerar dispensavel qualquer justificativa para a criação de um gremio como o que se pretendia fundar; no entanto, havendo tomado a iniciativa da sua organização, devia aos presentes palavras que explicassem como o concebia e compreendia sua existência. Focalizou, então, as tres razões que reputava essenciais para justificar e mesmo impôr a fundação da Sociedade. Primeiro —a própria especialização na História, cada vez maior com os novos métodos de pesquisa e interpretação, está a exigir a existência de um instituto em que, um trabalho coletivo e sistematizado, se estude o aspecto militar da nossa História, como contribuição de profissionais à obra dos futuros historia-

dores. Assim, está a se fazer com a história econômica, a história artística, a história diplomática, etc. Em segundo lugar — acrescentou — a história militar sempre foi o ensinamento mais fecundo de todos os chefes militares; as lições políticas, táticas e estratégicas das campanhas passadas constituíram sempre motivo de meditação de todos os capitães; a história de um Exército ainda é a melhor explicação do seu presente e base para promover sua evolução. Assim, o amor ao Exército e o próprio interesse profissional são fatores em pród da criação da Sociedade. Finalmente, disse, os povos se afirmam e sobrevivem pela existência de uma personalidade nacional característica e este se mantém, manifesta-se e passa de geração em geração graças à continuidade histórica. O esquecimento do passado, as ruturas com a tradição, a ignorância da história nacional são elementos decisivos na descaracterização dos povos, na sua assimilação por outros, no enfraquecimento do organismo nacional.

Infelizmente, já descemos ao ponto, neste terreno, de eliminar a cadeira de História do Brasil, nas Escolas, dissolvendo o seu ensino no da história geral. Ora, a grave situação social que atravessamos está a exigir uma forte e imediata reação, pelo cultivo da nossa história, dos seus fastos gloriosos, das suas figuras heróicas. Mais do que qualquer outro organismo nacional, neste momento de agitação social, o Exército, e também a Marinha, precisam manter a tradição histórica — mais sadio alimento do patrimônio. Nesse sentido, nossa Sociedade vem preencher sensível lacuna, prestando inestimável serviço as Forças Armadas e ao Brasil.

A exposição do Cap. Severino Sombra foi acolhida com uma salva de palmas, prova significativa de sua aprovação pelos presentes. A seguir, retomando a palavra, leu o Cap. Sombra a relação dos sócios fundadores, que foi aprovada, e propôs a designação de uma Comissão para redigir os Estatutos da Sociedade, sendo escolhido o proponente, o coronel Sousa Doca, cap. Frag. Pinto Guimarães, e cap. Lima Figueiredo.

Rio de Janeiro, 7 de Novembro de 1936.

(a) Cap. Severino Sombra”.

INSTITUTO DE GEOGRAFIA E HISTÓRIA MILITAR DO BRASIL

Relação do número das cadeiras do Instituto, seus patronos e sócios que as ocupam.

Cadeiras	Patronos	Sócios Ocupantes
1	Visconde de Taunay	Maj. Humberto Castelo Branco
2	Gen. Malan d'Angrogne	Maj. Frederico Rondon
3	Barão do Rio Branco	• Cel. Francisco de Paula Cidade
4	Cmt. Antônio Cláudio Soído	Cel. Arnaldo Damasceno Vieira
5	Almt. Antônio C. Gomes Pereira	Almt. Nogueira da Gama
6	Gen. A. C. Dias de Oliveira	Gen. João Borges Fortes
7	Júlio Cesar Ribeiro de Sousa	Ten. Cel. Lísias Augusto Rodrigues
8	Almt. Barão de Tefé	Cap. Mar e Guerra Frederico Vilar
9	Cmt. Mariano de Azevedo	Gen. Liberato Bittencourt
10	Cel. Sena Madureira	Cel. Álvaro de Alencastre
11	Gen. A. Tibúrcio Ferreira de Sousa	Cel. Genserico de Vasconcelos
12	Almt. Júlio Cesar de Noronha	
13	Almt. Barão de Jaceguai	Almt. Raul Tavares
14	Cel. Fausto de Souza	Gen. Souza Doca
15	Almt. Barão de Melgaço (Leverger)	Cap. Frag. Antônio B. P. Guimarães
16	Gen. Carlos Campos	Gen. Francisco José Pinto
17	Cel. Jacob Conrado Niemeyer	• Ten. Cel. Altamirano Nunes Pereira
18	Ten. Cel. Diogo Arouche	Ten. Cel. Garrastazú Teixeira
19	Gen. Dionísio Cerqueira	• Gen. E. Leitão de Carvalho
20	Gen. Eduardo José de Moraes	Maj. José Faustino
21	Cel. E. C. Jourdan	Gen. V. Benício da Silva
22	Cel. F. A. Carneiro da Cunha	Gen. Lima Mindelo
23	Mal. Antônio José Rodrigues	• Major Jônatas de Moraes Correia
24	Marechal F. Chagas Santos	Gen. Alípio de Prímio
25	Euclides da Cunha	• Ten. Umberto Peregrino
26	Marechal H. Beaurepaire Rohan	• Cel. F. Jaguaribe de Matos
27	Maj. Antônio F. Pereira do Lago	
28	Visconde de S. Leopoldo	Ten. Cel. José de Lima Figueiredo
29	Gen. Jerônimo Francisco Coelho	Major Frederico Leopoldo da Silva
30	Gen. Severiano da Fonseca	
31	Gen. Bernardino Bormann	Gen. Tasso Fragoso
32	Almt. José Cândido Guillobel	Cmt. Raja Gabaglia
33	Cap. fragata Vital de Oliveira	
34	Marechal Soares Andréa	Cel. Luiz Lobo
35	Gen. José I. de Abreu Lima	Cmt. Cesar Xavier
36	Gen. José Joaquim M. de Oliveira	• Cmt. Egon Prates
37	Gen. J. de Oliveira Barbosa	• Cap. Adailton Pirassinunga
38	Almt. Ignácio J. da Fonseca	Cmt. Dídio Iratin A. Costa
39	Gen. Couto de Magalhães	Gen. Raul Bandeira de Melo
40	Maj. Santos Titara	Ten. Cel. A. L. Pereira Ferraz
41	Cel. da eng. João de S. Melo Alvim	• Ten. Cel. Jonas Correia
42	Cap. Alfredo Pretextato Maciel	Cel. Cordolino de Azevedo
43	Cmt. Luiz Barroso Pereira	Cmt. Lucas Boiteux
44	Maj. João M. de Sousa Coutinho	
45	Maj. Francisco de Paula B. Fortes	Cap. Amir Borges Fortes
46	Cel. José Saturnino da C. Pereira	
47	Marechal R. J. da Cunha Matos	• Cap. Severino Sombra
48	Cel. Ricardo Franco	Gen. Cândido Rondon
49	Gen. Visconde de Maracajú	Ten. Cel. Leopoldo da Fonseca
50	Almt. Barão de Iguatemi	Almt. Henrique Boiteux

ESTATUTOS

DO INSTITUTO DE GEOGRAFIA E HISTÓRIA MILITAR DO BRASIL

CAPÍTULO I

Do Instituto, sua sede e seu fim

Art. 1.º O Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, fundado a 7 de novembro de 1936 e instalado oficialmente a 15 de Novembro de 1938, na Capital da República, sua sede social, sob a presidência de honra do Chefe da Nação, tem por fim promover o desenvolvimento dos estudos de Geografia e da História Militar do Brasil e o culto patriótico dos vultos e fatos gloriosos do seu passado.

Parágrafo único. Para realização de sua finalidade, o Instituto:

- a) constituirá Biblioteca, Arquivo e Museu;
- b) editará uma publicação periódica;
- c) organizará exposições comemorativas;
- d) empreenderá excursões científicas e investigações históricas;
- e) criará cursos especiais em sua sede;
- f) promoverá Concursos e estabelecerá Prêmios.

CAPÍTULO II

Da organização do Instituto

Art. 2.º O Instituto de Geografia e História Militar do Brasil corpor-se-á de:

- a) sócios beneméritos;
- b) sócios honorários;
- c) sócios efetivos;
- d) sócios correspondentes.

Art. 3.º São órgãos do Instituto:

- 1) A **Diretoria**, formada dos seguintes membros:
 - a) um Presidente;
 - b) um Vice-Presidente;
 - c) um 1.º Secretário;
 - d) um 2.º Secretário;
 - e) um 1.º Tesoureiro;
 - f) um 2.º Tesoureiro.
- 2) As seguintes **Comissões Permanentes**:
 - a) Comissão de Geografia e Cartografia;
 - b) Comissão de História Militar;
 - c) Comissão de Heráldica e Medalhística;
 - d) Comissão de Iconografia e Armas Antigas;
 - e) Comissão de Admissão de Sócios;
 - f) Comissão Fiscal;
 - g) Comissão de Redação das Publicações do Instituto.
- 3) O **Conselho Diretor**, constituído pela Diretoria e as Comissões Permanentes.
- 4) A **Assembléia Geral**.

CAPÍTULO III

Das atribuições da Diretoria, das Comissões e da Assembléia

Art. 4.º À Diretoria compete trabalhar esforçadamente para que, dentro de um ambiente da mais estreita, cordial e respeitosa camaradagem, o Instituto realize os seus nobres fins.

Art. 5.º Todos os negócios do Instituto serão geridos pela Diretoria, não sendo responsáveis subsidiariamente os sócios, pelos atos por ela praticados.

Art. 6.º O Vice-Presidente, o 2.º Secretário e o 2.º Tesoureiro são os substitutos eventuais do Presidente, 1.º Secretário e 1.º Tesoureiro, respectivamente.

Art. 7.º A Diretoria será eleita por dois anos, sendo os seus membros reelegíveis para o período imediato.

§ 1.º A eleição da Diretoria será feita por escrutínio secreto, sendo considerados eleitos os que obtiverem maioria de votos para os respectivos cargos.

§ 2.º A eleição será realizada sempre na data da fundação do Instituto, sendo a posse, em sessão especial, na data da sua instalação oficial.

Art. 8.º Nas reuniões e Assembléias do Instituto, a Mesa será composta do Presidente, Secretário e Tesoureiro.

Art. 9.º Ao Presidente do Instituto cabe:

1.º, representar o Instituto pessoalmente ou por delegação;

2.º, presidir as reuniões da Diretoria e do Conselho Diretor, as sessões ordinárias e especiais e as Assembléias;

3.º, nomear, suspender ou exonerar os funcionários do Instituto;

4.º, autorizar todos os pagamentos devidamente processados;

5.º, autorizar o Secretário a fazer a convocação para as reuniões e Assembléias;

6.º, tomar todas as providências úteis e necessárias à boa marcha dos trabalhos do Instituto.

Art. 10.º Ao 1.º Secretário cabe:

- 1.º, dirigir todos os serviços internos do Instituto;
- 2.º, propôr ao Presidente a nomeação, suspensão ou demissão dos funcionários do Instituto, e dar o seu parecer no caso de suspensão ou exoneração solicitada por qualquer sócio;
- 3.º, superintender a organização do inventário e respectivo fichário da Biblioteca, do Arquivo e do Museu;
- 4.º, fazer atas das reuniões;
- 5.º, organizar o cadastro social;
- 6.º, fazer a correspondência;
- 7.º, elaborar e ler os relatórios anuais.

Art. 11.º Ao 1.º Tesoureiro cabe:

- 1.º, arrecadar os fundos pertencentes ao Instituto, depositando-os na Caixa Econômica;
- 2.º, fazer os pagamentos devidamente autorizados pelo Presidente;
- 3.º, propôr a nomeação de um cobrador pelo qual será responsável;
- 4.º, prestar contas trimestralmente ao Conselho Diretor e anualmente à Assembléia Geral;
- 5.º, propôr as medidas que julgar convenientes à defesa e desenvolvimento do patrimônio social;
- 6.º, solicitar a aquisição do material necessário ao funcionário do Instituto e ao seu expediente.

Art. 12.º As Comissões Permanentes serão compostas de três membros, eleitos nas mesmas condições que a Diretoria.

Art. 13.º Às Comissões Permanentes compete:

- 1.º, dirigir especialmente os trabalhos relativos aos estudos de sua competência particular;
- 2.º, dar parecer sôbre os trabalhos apresentados ao Instituto pelos candidatos a sócios e sôbre livros de interesse para os seus estudos;

3.º, tomar a iniciativa de estudos e realizações concernentes às suas especialidades;

4.º, auxiliar-se mutuamente nas investigações e críticas, devendo particularmente todas as outras ajudar a de Redação para o bom êxito da publicação do Instituto.

Art. 14.º A Diretoria e as Comissões Permanentes constituirão o Conselho Diretor do Instituto.

§ 1.º Ao Conselho Diretor compete:

a) examinar trimestralmente a situação do Instituto ouvindo o Presidente, o relatório do 1.º Secretário e conferindo as contas apresentadas pelo 1.º Tesoureiro;

b) eleger os novos sócios do Instituto, de conformidade com o Capítulo IV;

c) eleger sócios que devam substituir os membros das Comissões e da Diretoria quando os substitutos legais estiverem impedidos ou renunciarem;

d) tomar as deliberações mais importantes que escaparem à competência da Diretoria e não exigirem convocação de Assembléia Geral;

e) reunir-se ordinariamente uma vez por mês.

Art. 15.º A Assembléia Geral, à qual se farão presentes, por cartas ou representantes, os sócios fora da Capital, reunir-se-á ordinariamente uma vez ao ano, a 7 de novembro, para tomar conhecimento do relatório anual da Diretoria, procedendo em seguida, nos anos de renovação da mesma, à respectiva eleição.

Parágrafo único. A Assembléia Geral reunir-se-á extraordinariamente sempre que convocada pela Diretoria, por iniciativa desta, do Conselho Diretor ou de um grupo de vinte ou mais sócios efetivos, manifestada em requerimento dirigido à Diretoria com a declaração da sua finalidade.

Art. 16.º São casos de convocação obrigatória da Assembléia Geral, além do disposto no art. 15.º, os seguintes:

- a) deliberação sobre medidas relativas ao patrimônio social;
- b) divergências entre a Diretoria e o restante do Conselho Diretor.

CAPÍTULO IV

Dos sócios, seus deveres e direitos

Art. 17.º Sócios beneméritos do Instituto serão os nacionais ou estrangeiros, civis ou militares, que prestaram relevantes serviços ao Instituto.

Parágrafo único. A proposta de sócio benemérito deverá ser subscrita por toda a Diretoria ou por um grupo de vinte ou mais sócios efetivos e ter aprovação unânime do Conselho Diretor.

Art. 18. Os sócios honorários serão os civis nacionais que publicarem estudos de grande valor relacionados com a Geografia ou História Militar do Brasil.

Parágrafo único. A proposta e a aceitação dos sócios honorários estão sujeitas às condições estabelecidas para os sócios beneméritos.

Art. 19.º Para ser admitido como sócio efetivo do Instituto, deverá o candidato apresentar à Secretarira trabalho próprio, inédito ou não, impresso ou datilografado, em número de três exemplares, no mínimo, sobre História ou Geografia Militar do Brasil.

§ 1.º O trabalho apresentado será encaminhado à Comissão própria e o nome do autor levado à consideração da Comissão de Sócios, as quais emitirão pareceres escritos respectivamente sobre o valor do trabalho e idoneidade do candidato.

§ 2.º De posse dos Pareceres, o Presidente fará convocar o Conselho Diretor, que, em sessão secreta, após tomar conhecimento dos mesmos, elegerá ou não o candidato.

§ 3.º Para o candidato ser considerado eleito, deverá reunir dois terços dos votos do Conselho Diretor.

§ 4.º Eleito o candidato, a Secretaria far-lhe-á a devida comunicação, entendendo-se com o mesmo sôbre a data da posse.

§ 5.º Ao candidato não eleito nenhuma comunicação será feita.

§ 6.º Na sessão especial da posse, o recém-eleito prestará o compromisso oficial, receberá as Insignias do Instituto e pronunciará um discurso sôbre a figura do Patrono da sua cadeira e as dos seus antecessores, sendo saudado por um sócio designado previamente pelo Presidente.

§ 7.º Ambos os discursos serão submetidos, com antecedência, à aprovação do Presidente.

Art. 20.º Serão sócios correspondentes os militares estrangeiros que publicarem trabalho sôbre Geografia ou História Militar do Brasil e forem propostos por três sócios efetivos e aceitos nas condições previstas no art. 19.

Art. 21.º Só os sócios efetivos terão o direito de votar e ser votado, tomar parte nas deliberações e, de maneira geral, intervir na vida do Instituto.

Art. 22.º Os sócios de qualquer categoria receberão gratuitamente as publicações do Instituto.

Art. 23.º Os sócios de qualquer categoria receberão Diploma do Instituto, o qual será entregue pessoalmente ao efetivo, por ocasião de sua posse, e aos demais sempre que seja possível.

CAPÍTULO V

Disposições gerais

Art. 24.º O Instituto adotará um Emblema que será reproduzido em sua Bandeira, na Insignia dos sócios e nas publicações.

Art. 25.º A Biblioteca, o Arquivo e o Museu funcionarão de acordo com o Regimento Interno.

Art. 26.º Os Ministros das pastas militares são considerados Presidentes Honorários natos do Instituto.

Art. 27.º O Presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e o Presidente da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro são considerados Sócios Honorários natos do Instituto, em sinal de homenagem a essas duas veneradas agremiações.

Art. 28.º Os sócios efetivos, cujo número é de 50, escolherão Patronos para as suas cadeiras entre os militares brasileiros falecidos que houverem escrito ou realizado trabalhos apreciáveis de Geografia ou História Militar do Brasil.

Parágrafo único. As cadeiras vagas serão preenchidas de acordo com o art. 19.

Art. 29.º O Instituto só será dissolvido por deliberação de 2/3 dos sócios efetivos, tomada em assembléia geral especialmente convocada.

Parágrafo único. No caso de dissolução, os bens do Instituto reverterão a instituição cultural escolhida pela Assembléia que o dissolveu.

Rio de Janeiro, 28 de novembro de 1936.

238?

COMISSÃO DE ESTATUTOS

Coronel Jônatas Rego Monteiro. — Comandante Didio Costa. — Capitão Severino Sombra, Relator.

COMISSÃO DE REDAÇÃO

Coronel Sousa Doca. — Comandante Pinto Guimarães. — Capitão Lima Figueiredo.