

## **JARDIM, Jerônimo de Moraes**

\*militar; dep. geral GO 1880-1881 e 1884; min. Ind. Viação e Obras Públ. 1898.

*Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim* nasceu em Vila Boa (GO), na época capital da província de Goiás, no dia 12 de fevereiro de 1838, filho de Joaquim Rodrigues de Moraes e de Maria Altina Jardim. Seu avô materno, José Rodrigues Jardim, militar de carreira, foi presidente da província de Goiás de 1831 a 1837 e senador do Império de 1837 a 1842. Seu irmão Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim (1836-1891), engenheiro militar, reformado como general, fez viagens de exploração e reconhecimento dos rios Araguaia, Tocantins e Tapajós. Seu primo José Leopoldo de Bulhões Jardim (1856-1928) foi deputado geral no Império, deputado constituinte em 1891, senador e ministro da Fazenda nos governos Rodrigues Alves e Nilo Peçanha.

Fez os estudos preparatórios no liceu de Vila Boa, alistando-se no Exército logo após completar 16 anos. Em março de 1855 ingressou na Escola Militar da Corte, juntamente com o irmão mais velho. Alferes-aluno em 1857, fez o curso da Escola de Aplicação do Exército, na Praia Vermelha, e completou os estudos de engenharia militar e civil na Escola Central, criada em 1858 em substituição à Escola Militar da Corte. Também se graduou bacharel em matemáticas e ciências físicas. Em dezembro de 1861, foi promovido a primeiro-tenente.

Em 1863, após pleitear, sem êxito, o lugar de engenheiro-praticante na firma inglesa The Rio de Janeiro City Improvements e na Estrada de Ferro D. Pedro II (antecessora da Estrada de Ferro Central do Brasil), viajou ao Pará em missão do Ministério da Guerra para a reconstrução das fortes de Macapá e Óbidos. Por falta de recursos, o projeto não foi adiante. Em seguida, participou de uma expedição de reconhecimento das cachoeiras no baixo Tocantins e fez estudos para a retificação do rio Arari, na ilha de Marajó.

Em 1865, iniciada a Guerra do Paraguai, chefiou a missão encarregada de abertura de uma via de comunicação entre os campos de Palmas, região de ocupação tradicional dos índios caingangues no oeste paranaense, e o território das Missões, na Argentina. Apresentou-se,

em seguida, como voluntário para lutar na guerra, incorporando-se à comissão de engenheiros chefiada pelo tenente-coronel José Carlos de Carvalho.

Em abril de 1866, colaborou no planejamento da operação de desembarque das forças aliadas em território paraguaio pelo Passo da Pátria, no rio Paraná. Participou da construção de trincheiras e baterias avançadas em Tuiuti, em especial da seção conhecida como Linha Negra, devido ao mortífero fogo da artilharia paraguaia. Promovido a capitão em janeiro de 1868 e a major em novembro de 1869, acompanhou a marcha do Exército brasileiro até o fim da campanha do Paraguai. Na fase final da guerra, atuou sob o comando do príncipe Luís Filipe de Orleans, o conde d'Eu, tendo sido responsável pela destruição da fundição de Ibicuí, onde eram produzidas armas para o exército paraguaio.

#### ENGENHEIRO, DEPUTADO E PRESIDENTE DE PROVÍNCIA

De regresso ao Rio de Janeiro em 1870, foi nomeado engenheiro ajudante da Inspetoria Geral de Obras Públicas da Corte, órgão vinculado ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Em abril de 1873, assumiu a chefia da Inspetoria em substituição ao engenheiro Antônio Augusto Monteiro de Barros, permanecendo à frente do órgão durante sete anos.

Com os engenheiros Francisco Pereira Passos e Marcelino Ramos da Silva, integrou a Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, constituída em 1874 pelo conselheiro João Alfredo Correia de Oliveira, ministro do Império. A comissão formulou ambicioso plano de reforma urbana da capital, prevendo o alargamento de ruas e a construção de grandes avenidas, o arrasamento de morros, a canalização de rios e outras medidas de grande impacto para uma cidade “reconhecidamente insalubre e exposta a toda sorte de doenças e epidemias”. Trinta anos mais tarde, diversas obras propostas pela comissão seriam realizadas por Pereira Passos em sua gestão na prefeitura do Distrito Federal.

Morais Jardim foi o principal responsável pelo planejamento e construção do primeiro grande sistema de abastecimento d'água do Rio de Janeiro, com captação a longa distância,

compreendendo as adutoras de São Pedro e Rio d'Ouro, na Serra do Tinguá (RJ), o reservatório do Pedregulho (D. Pedro II) e outros quatro menores em morros cariocas, e extensa rede de distribuição urbana. Em 1876, após a aprovação de seu plano e a contratação das obras, viajou à Europa para estudar os sistemas de abastecimento d'água de algumas cidades. Organizou também o projeto de drenagem de águas pluviais de parte da capital, em colaboração com José Antônio da Fonseca Lessa e Antônio Paulo Melo Barreto, parcialmente executado pelo construtor inglês Joseph Hancox.

As adutoras de São Pedro e Rio d'Ouro foram implantadas entre 1877 e 1880, juntamente com uma ferrovia entre a ponta do Caju, nas proximidades do porto da capital, e a represa de Rio d'Ouro. Projetada para o transporte de materiais de construção e a manutenção das duas adutoras, a ferrovia foi aberta ao tráfego público em 1883, ficando conhecida como Estrada de Ferro Rio d'Ouro.

Em setembro de 1879, com o apoio político das famílias Bulhões Jardim e Caiado, Morais Jardim candidatou-se à eleição para preencher a cadeira de deputado geral pelo 1º distrito de Goiás, vaga em decorrência do falecimento de seu primo Antônio de Oliveira Bulhões. Tomou posse do mandato de deputado em maio de 1880, às vésperas da entrada em operação do novo sistema de abastecimento d'água do Rio de Janeiro e do reservatório do Pedregulho. Duas semanas depois da inauguração do reservatório, houve uma ocorrência de recalque de fundações e o aparecimento de fendas que obrigaram a interrupção de seu funcionamento. Vários engenheiros foram chamados para estudar o problema, não chegando a uma conclusão comum. Houve quem apontasse falhas de projeto, negadas enfaticamente por Morais Jardim em discurso na Câmara e em relatório ao ministro da Agricultura, Manuel Buarque de Macedo.

Em janeiro de 1881, Morais Jardim encerrou seu mandato na Câmara e pediu demissão da chefia da Inspetoria Geral de Obras Públicas por julgar desnecessárias as obras de reforço do reservatório do Pedregulho, aprovadas pelo ministro Buarque de Macedo com base em parecer do engenheiro Borja Castro. Passou a servir então no Arquivo Militar, instituição responsável pela guarda e produção de mapas e plantas do governo imperial, planos e

projetos de fortalezas, estradas e portos marítimos.

Sócio fundador do Clube de Engenharia em 1880, participou do 1º Congresso das Estradas de Ferro do Brasil, promovido no Rio de Janeiro por iniciativa do clube entre julho e setembro de 1882, figurando entre os pareceristas da sessão dedicada ao estudo das vias navegáveis do país, juntamente com os engenheiros Pereira Passos e Raimundo Belford Roxo.

Teve um segundo mandato parlamentar de curta duração. Eleito para a vaga do deputado Antero Cícero de Abreu, falecido em 1883, tomou assento na Câmara em maio de 1884. Alinhou-se com deputados dissidentes do Partido Liberal no debate sobre o projeto de lei de emancipação dos escravos sexagenários, apoiando a moção de desconfiança contra o presidente do Conselho de Ministros, senador Manuel de Sousa Dantas, autor do projeto. Aprovada a moção em julho de 1884, Rui Barbosa e outros parlamentares abolicionistas ainda tentaram levar adiante a discussão do projeto Sousa Dantas, mas sem êxito.

Com a dissolução da Câmara em setembro de 1884, Morais Jardim voltou a servir no Arquivo Militar. Em maio de 1885 alcançou o posto de coronel, quase 11 anos depois de sua promoção a tenente-coronel. Em 1887, assumiu a chefia da seção de geodésia e topografia do Arquivo Militar, vaga com a nomeação do coronel Francisco Rafael de Melo Rego para a presidência de Mato Grosso. Permaneceu à frente da seção de geodésia e topografia por ocasião da transformação do Arquivo Militar em Diretoria Geral das Obras Militares.

Em setembro de 1889, foi nomeado presidente da província do Ceará, em substituição ao conselheiro Henrique Francisco D'Ávila. Em 15 de novembro, contando pouco mais de um mês no exercício do cargo, foi surpreendido por telegramas do Rio de Janeiro sobre o movimento militar contra o governo imperial. Já no dia seguinte, tomou conhecimento da proclamação do regime republicano no país. Em reunião com líderes políticos e oficiais do Exército em Fortaleza, concordou em deixar imediatamente o governo. Seu sucessor foi o tenente-coronel Luís Antônio Ferraz, primeiro governador do estado do Ceará na era

republicana.

#### DIRETOR DA EFCB E MINISTRO

Morais Jardim recebeu nova missão no governo provisório do marechal Deodoro da Fonseca. Em fevereiro de 1890, por designação do ministro Francisco Glicério, titular da pasta da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, foi nomeado presidente da Comissão Geral de Viação, responsável pela elaboração do primeiro plano de viação da República. Composta por cinco engenheiros, a comissão buscou traçar as linhas de expansão da rede ferroviária em articulação com o aproveitamento da navegação fluvial.

Em outubro de 1890, por recomendação da comissão, o governo provisório concedeu privilégio, garantia de juros e outros favores para a implantação de linhas férreas e fluviais em várias regiões do país. As concessões foram outorgadas pelo Decreto nº 862 a empresas já estabelecidas ou que viessem a ser organizadas. Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim, irmão mais velho de Moraes Jardim, obteve o privilégio de explorar a navegação dos rios Tocantins, Araguaia, das Mortes e seus afluentes, bem como de uma via férrea para contornar o trecho encachoeirado do Tocantins entre o povoado de São Pedro da Alcobaça (que daria origem ao município de Tucuruí) e o ponto denominado Praia da Rainha. Abrangendo quatro mil quilômetros de linhas fluviais e 170 quilômetros de via férrea, a concessão foi transferida em março de 1891 para a Companhia Viação Férrea e Fluvial do Tocantins e Araguaia.

A Comissão Geral de Viação foi extinta em fevereiro de 1891 e seu relatório acabou caindo no esquecimento. Moraes Jardim foi promovido a general de brigada em junho de 1891 e reformado no posto de marechal em novembro do ano seguinte.

Em novembro de 1894, no início do governo Prudente de Moraes, assumiu o cargo de diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), em substituição ao coronel Vespasiano Gonçalves Albuquerque e Silva. Consta que seu nome foi indicado ao presidente pelo ministro da Guerra, general Bernardo Vasques, veterano da Guerra do Paraguai. Atuou como diretor da EFCB durante dois anos. Foi exonerado em novembro de

1896, quando o vice-presidente Manuel Vitorino assumiu a presidência interinamente, em decorrência da licença de Prudente de Moraes por motivo de saúde.

À frente da mais importante ferrovia do país, Moraes Jardim cuidou especialmente da reparação de linha e material, com o objetivo de melhorar as condições de tráfego das composições que atendiam o Distrito Federal e o interior dos estados do Rio de Janeiro, Minas e São Paulo. Em sua gestão foram iniciadas as obras da terceira linha, entre as estações de Sapobemba (atual Deodoro) e Belém (Japeri), da segunda linha, entre a estação Central (atual D. Pedro II) e a da Gamboa, no Rio de Janeiro, e de alargamento da bitola entre Cachoeira Paulista e a cidade de São Paulo.

Substituído na diretoria da EFCB pelo engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin, voltou a colaborar com o governo Prudente de Moraes no final do mandato do presidente da República. Em junho de 1898, assumiu o lugar de Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda no Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, permanecendo titular da pasta por cinco meses, até a posse do novo governo. Seu sucessor no ministério foi o senador baiano Severino Vieira, escolhido para o cargo pelo presidente Campos Sales.

No período seguinte foi diretor-presidente da Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil, sucessora da Companhia Viação Férrea e Fluvial do Tocantins e Araguaia. Em 1909, após sucessivas modificações da concessão original, outorgada ao tempo do governo provisório de Deodoro da Fonseca, a companhia inaugurou o trecho inicial de 43 quilômetros da via férrea Alcobaça-Praia da Rainha. Subvencionada pela União e pelo governo do Pará, a navegação entre Belém e Alcobaça vinha sendo realizada desde 1894 pelo vapor *General Jardim*.

Em 1910, esboçou um novo plano para o desenvolvimento do serviço de navegação nos rios Tocantins e Araguaia. Seu plano serviu de base para a revisão do contrato da Companhia Estradas de Ferro Norte do Brasil, autorizada pelo presidente Nilo Peçanha e o ministro Francisco Sá (Decreto nº 8.123). Posteriormente, a empresa obteve mais de uma prorrogação de prazo para o estabelecimento da navegação a vapor do alto Tocantins e do Araguaia e de Marabá até o trecho construído da ferrovia.

Moraes Jardim faleceu no Rio de Janeiro em 16 de setembro de 1916, no exercício do cargo de diretor-presidente da Companhia Estradas de Ferro do Norte do Brasil. Em setembro de 1920, o governo Epitácio Pessoa decretou a caducidade do contrato da companhia, alegando completo descumprimento de suas obrigações (Decreto nº 14.369).

O marechal Jardim foi casado com Luísa de Assis Mascarenhas, filha de Manuel de Assis Mascarenhas, deputado geral e senador no Império. Teve quatro filhos.

Além de sócio-fundador do Clube de Engenharia, foi vice-presidente do Instituto Politécnico, presidente da Sociedade Amantes da Instrução e sócio da Liga contra a Tuberculose.

*Paulo Brandi Cachapuz*

**FONTES:** ABRANCHES, J. *Governos*; ANDREATTA, V.; VALLEJO, M. *Cidades*; BENCHIMOL, J. *Pereira*; BEZERRA NETO, E. *Ideia*; BLAKE, A. *Diccionário* (v.3); BORGES, H. *Generais*; CAM. DEP. Anais (1880, 1884); CERQUEIRA, D. *Reminiscências*; *Correio da Manhã*, (1938). O centenário do nascimento do marechal Moraes Jardim; . COSTA, E. *Abolição*; DODSWORTH, J. *Organização*; FREITAS, L. *Segundo*; JARDIM, J. *Engenheiros*; *Ex-inspetor*; JARDIM, J. *Linha*; LAEMMERT, E. *Almanak* (1880-1889); MIN. AGR., COM. OBRAS PUB. *Relatório* (1876, p. 358-370, 1877, p. 199-206, 1893-1900, 1903, 1906-1909; PATERNOSTRO, J. *Viagem*; *Revista do Clube de Engenharia* (n.41, fev.1938); SILVA, M. *Expansão* (p. 57-102); SPINOLA, A. *Relatório*; TAUNAY, A. *Diário*; TELLES, P. *História*; *Tocantins*; *Brasília e as ferrovias*. Disponível em:<<http://doc.brazilia.jor.br/Trilhos-Planos-Ferrovianos/1890-Plano-da-Comissao-concessoes.shtml>>.