

## Cleto Japi-Assu: dados para a sua biografia

Uma das mais destacadas personalidades do Brasil Império e, posteriormente, do Brasil República foi, sem dúvida, o Engenheiro Naval Vice-Almirante Cleto Ladislau Tourinho Japi-Assu.

Filho do Desembargador Dr. Cândido Ladislau Japi-Assu de Figueiredo e Mello e de D. Maria da Glória Tourinho Japi-Assu, nasceu Cleto Japi-Assu, em Salvador, a 26 de abril de 1856. Aos cinco anos, perde o pai, e, três anos após, falece a mãe, deixando-o possuidor de uma grande fortuna. Segue a 10 de maio de 1865 para o Rio de Janeiro, a fim de morar com seu irmão paterno João Ladislau Japi-Assu de Figueiredo e Mello, Cavaleiro da Ordem da Rosa, então chefe de Polícia da Província do Rio de Janeiro.

Logo reinicia seus estudos primários, interrompidos pela perda dos pais. Ingressa no Colégio Almeida Martins, em Niterói, e, dois anos depois, em janeiro de 1867, é transferido para o Colégio D. Pedro II, na Côrte, nessa época considerado o instituto de ensino modelar do Império. Por dois anos permanece aí, fazendo o Curso de Hu-

manidades, concluindo-o já no colégio do Mosteiro de São Bento, em 1869.

Tendo desde cedo manifestado a sua vocação para a Matemática, Desenho, e, principalmente, a Mecânica, seus guias, aproveitando a inclinação do jovem, o matriculam como aluno na Companhia de Artífices do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, a 7 de junho de 1870, onde inicia sua brilhante trajetória pela Armada.

Por três anos cursa e pratica nas escolas do Arsenal, sobressaindo-se entre os demais alunos pela sua aplicação e interesse no serviço das oficinas, a par das notas distintas no curso teórico e excelentes nos trabalhos práticos. A 3 de janeiro de 1873, termina o curso, passando então para a I Companhia de Artífices Militares do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, onde permanece por mais três anos.

Embora destacado pela inteligência, estudo e aplicação, além da estirpe elevada, bastante considerada na época, Cleto Japi-Assu tinha como tônica na vida a modéstia e a simplicidade, granjeando simpatia e camaradagem entre os que com ele conviviam.

Tôdas essas qualidades, aliadas à sua extrema dedicação, são logo notadas pelas autoridades do Arsenal, que o distinguem, chegando a sua fama ao Paço Imperial, com referências elogiosas; o que faz com que D. Pedro II, bastante interessado pelo jovem, por um ato muito a seu molde, arroga ao Estado a responsabilidade de sua instrução profissional. E, por ato do Ministro da Marinha, de 23 de novembro de 1875, é enviado para estudar construções de máquinas a vapor na Europa.

Segue, em janeiro de 1876, para a Inglaterra, e incorpora-se à Fábrica Johan Brown & Co. Ltd, em Sheffield, em abril, iniciando seus estudos. O curso é concluído com frequência teórica e prática em todos os setores da fábrica, inclusive no Serviço de Desenho e no Laboratório de Química, obtendo, a 8 de fevereiro de 1879, o diploma de Engenheiro de Construções de Máquinas.

Como não podia deixar de ser, torna-se profundo conhecedor da língua inglesa, o que mais tarde lhe valerá; bastante, quando, em outras ocasiões, retornar à Grã-Bretanha. Na fábrica, conquista grandes amizades entre os engenheiros-professores que perdurarão até a morte destes.

De volta ao Brasil, aportando na Bahia a 1.º de março de 1879, solicita e obtém autorização da justiça de gozar seus direitos de maior, entrando em posse das propriedades e títulos deixados por herança pelos pais. Entretanto, da grande fortuna antes existente, apenas recebe alguns contos de réis, fato motivado pela má administração de seus bens, quando menor e ausente do País. No entanto, não tem a menor queixa do responsável pela dilapidação, não acusando, nem sequer admitindo nenhuma referência sobre o assunto.

Ainda em março segue para o Rio de Janeiro, apresentando-se às autoridades navais. Reconhecendo o preparo técnico de Cleto Japi-Assu, por título de 17 de maio do mesmo ano, 1879, o Ministro da Marinha o nomeia Diretor das Oficinas de Máquinas do Arsenal de Marinha do Ladário, em Mato Grosso.

Possuía, êsse arsenal, moderníssima maquinaria e era o único recurso para os reparos de máquinas e cascos das embarcações que trafegavam pelo Alto Paraguai. E para aumentar o serviço do Arsenal, não só os vasos de guerra e barcos da Flotilha, em grande número, como embarcações outras, particulares, afluíam às oficinas do Ladário.

Há pouco tempo em serviço, sofre Cleto Japi-Assu um acidente, tombando de grande altura sôbre pedras, em Corumbá, ocasionando-lhe grande sofrimento, cujas conseqüências o molestarão por três longos anos:

Apesar disso, permanece ainda em Ladário, em trabalhos de ampliação e melhoria das máquinas e aparelhos, até que, dois anos depois, agravando-se seu estado, solicita licença para ir ao Rio de Janeiro a fim de tratar-se em repouso.

Em 1822, junho, é convidado para uma nova comissão e nomeado, interinamente, Diretor das Oficinas de Máquinas do Arsenal de Marinha da Bahia, para onde segue. Efetivado no cargo, através do Decreto n. 5626, de maio de 1884, nessa função permanece por longos anos.

Durante sua permanência em Salvador, tem oportunidade de conhecer uma môça, de importante e tradicional família baiana, com a qual casa-se a 28 de julho de 1884. Era ela D. Maria Anna Sebrão, filha de Francisco de Almeida Sebrão, em cuja capela particular realizam-se as bodas.

Anos depois, em 1890, por Decreto de 23 de abril, são concedidas honras de 1.º Tenente da Armada ao Engenheiro Cleto Japi-Assu, por serviços prestados à sua especialidade. No mesmo ano, tendo sido criado e organizado o Quadro de Engenheiros Navais por Decreto do Govêrno Provisório sob n. 271, de 18 de março, quando então Ministro da Marinha o Alm. Eduardo Wandenkolk, Cleto Japi-Assu é, classificado no Corpo de Engenheiros Navais como Subengenheiro, de 1.ª Classe e 1.º Tenente honorário, na especialidade de Máquinas a Vapor. Dois anos após, é efetivado como 1.º Tenente pelo Govêrno constituído do Marechal Floriano, em virtude da reforma sofrida pelo Corpo de Engenheiros Navais.

Por ocasião da revolta da Esquadra, em 1893, ainda Diretor das Oficinas de Máquinas do Arsenal de Marinha na Bahia, Cleto Japi-Assu tem oportunidade de prestar relevantes serviços à Esquadra legal, sob a chefia do Alm. Jerônimo Francisco Gonçalves, concentrada em Salvador, em trabalhos de recuperação de seus navios que,

em estado lastimável, aportam à Bahia à procura de reparos. Durante esse período crítico, as Oficinas trabalham dobrado, à frente Cleto Japi-Assu em incansável labor, até que, finalmente, a Esquadra pode levantar ferros para dar combate, no Sul, aos revoltosos.

Quando ainda Diretor das Oficinas, um fato fica registrado na vida da Bahia. Havendo necessidade de substituição das caldeiras da corveta *Trajano*, o Ministro da Marinha resolve enviá-la à Europa para os devidos consertos. Grande celeuma causa na imprensa o fato; se a corveta fôra construída no Brasil, por que se haveria de mandá-la ao Exterior para os seus reparos? Ganha causa a imprensa, estacionando a belonave em Salvador, entregue ao Arsenal de Marinha que a restitui ao serviço ativo, logo depois de efetuado o trabalho.

Em 1900, é convidado para chefiar as oficinas da Companhia de Navegação Baiana, então pertencente ao Lloyd Brasileiro, por um oficial seu amigo, Com. Antão Corrêa da Silva, nomeado em 1898 para Diretor da empresa. Meses após, convidado pelos dirigentes do Lloyd para fiscalizar os serviços e reparos das máquinas do paquete *Brasil*, na Inglaterra, aceita a incumbência de bom grado. Solicita, então, e consegue permissão ao Ministro da Marinha para se ausentar do País, em serviço de sua especialidade.

Viaja para a Inglaterra no próprio paquete *Brasil*, e, lá chegando logo dá início aos trabalhos de reparação. Acontece que falece por lá o chefe da fiscalização, o próprio Diretor da Companhia de Navegação Baiana, tendo antes, prevendo seu fim, entregue a Cleto Japi-Assu a chave do cofre onde estavam guardados numerários e papéis relativos à reparação do navio. Era a confiança integral no caráter e na probidade absoluta do companheiro de fiscalização. E o engenheiro Cleto Japi-Assu não mais permanece na fiscalização das máquinas e aparelhos, e sim de todo o serviço do navio.

Consumados os trabalhos, retorna o paquete *Brasil* ao Rio de Janeiro, com suas obras efetuadas, tendo Cleto Japi-Assu apresentado a relação das despesas, libra por libra, aos diretores do Lloyd, para a plena satisfação dos mesmos. Agradecem, então, ao Engenheiro, elogiando a sua fiel observância do contrato e louvando a sua conduta e decôro. Cleto Japi-Assu seguia a doutrina de que a reputação tem mais valor que as grandes riquezas.

A sua lealdade era perfeita. Sincero e franco, jamais empregava um termo desrespeitoso, na presença ou na ausência, com referência aos seus amigos. Nem nunca permitiu que fôsse feita qualquer referência pouco respeitosa ou mesmo dúbia a qualquer dêles.

A par de suas qualidades morais, possuía grande capacidade de trabalho, como já ficou claro acima, assíduo nos seus deveres, dotado de grande fôrça de vontade e iniciativa. Jamais deixava de empregar-se a fundo nos serviços de maior responsabilidade, sempre apli-



UNIVERSITAS

Vice-Almirante Cleto Ladislau Tourinho Japi-Assu  
(1856 - 1940)

cando todos os recursos possíveis a fim de levar a t rmo seu trabalho. E tudo isso aliado às qualidades inerentes ao mando, o Engenheiro Cleto Japi-Assu possuía o todo denominado — Capacidade Administrativa.

Ao regressar   Bahia, após a comissão na Inglaterra, não mais reassume a chefia das oficinas da empresa, e sim a gerência da Navega o Baiana. Contudo, continua, nos estaleiros da Companhia, a atender e reparar navios da Esquadra Nacional, inclusive no período de 12 a 18 de fevereiro de 1903, quando assiste   Divisão do Norte, sob o comando do Alm. Alexandrino de Alencar, executando obras nos navios dessa frota, dando ensejo a referências elogiosas do Almirante ao Engenheiro Japi-Assu, e d esse contato sobrevivendo uma grande amizade entre os dois oficiais.

Deixa a gerência da empresa quando esta   adquirida pelo Eng.<sup>o</sup> Alencar Lima.

Quando o Governador da Bahia, Dr. José Marcellino de Souza, admirador do Engenheiro Cleto Japi-Assu, convida-o a auxiliá-lo no projeto de remodela o da navega o do Estado, adquirindo e construindo, neste último caso fiscalizando na Europa, vap res necessários   navega o costeira e do Interior da Bahia.

Mais uma vez, parte para a Grã-Bretanha, em 1905, e contrata, com a firma de estaleiros John M. Campbell & Sons, em Glasgow, Escócia, a constru o dos vap res *Jequitinhonha*, *Marau *, *Comandantuba*, para a navega o ao Sul do Estado, e os navios *Jaguaripe* e *Sergi*, para a navega o no interior da Baía de Todos os Santos. Outro vapor, o *Guararapes*,   adquirido por Cleto Japi-Assu para a Navega o Baiana, para a linha que iriam inaugurar entre Recife e o Arquipélago de Fernando de Noronha, conforme contrato com o Govêrno de Pernambuco.

Ainda na Europa, por ocasião das obras finais nos navios, efetuada a última presta o de compra e serviços, o chefe da firma armadora entrega ao Engenheiro Cleto Japi-Assu um cheque de grande valor como comissão do contrato das constru es e fiscaliza es das obras. Bastante escrupuloso, recusa-se a receber a quantia, alegando não lhe competir tal retribui o, uma vez que   pago para o serviço pelo gov rno do Estado da Bahia. Replica o Gerente da firma constituir-se praxe adotada por todos os estaleiros esta gratifica o. Então, Cleto Japi-Assu solicita seja essa quantia transformada em baixelas e roupa branca para o Palácio do Govêrno Baiano; o restante, empregado em sobressalentes para os navios da Companhia de Navega o Baiana, construídos nas oficinas escocesas.

Retorna ao Brasil em 1906, reassumindo a dire o da Navega o Baiana.

Em setembro de 1907, passa pela Bahia a 2.<sup>a</sup> Divisão Naval, prestando o Engenheiro Cleto Japi-Assu serviços de reboque aos seus navios, facilitando a condução para inspeção dos faróis no interior da baía e efetuando vários reparos em uma das belonaves, o *C.T. Tamoio*, pelo que recebe do Almirante e dos Comandantes os mais sinceros agradecimentos.

Tendo aportado a Salvador, em outubro desse mesmo ano, a Divisão de Instrução, e carecendo o Navio-Escola 1.<sup>o</sup> de Março de sérios reparos, Cleto Japi-Assu prontifica-se a efetuá-los, gratuitamente, com a autorização do Governô do Estado. O fato dá ensejo a que o Ministro da Marinha, Alexandrino de Alencar, e o Chefe do Estado Maior da Armada, Alm. J. Maurity, louvem a dedicação, presteza e perfeição dos serviços do Diretor da Navegação Baiana.

Continuava crescente o conceito, no meio naval, do já Cap. — Ten. Cleto Japi-Assu, guindado a êsse pôsto pela lei n. 1.473, de 9 de janeiro de 1907.

Permanece ainda a Divisão de Instrução em Salvador de setembro a dezembro de 1908, valendo-se dos recursos das oficinas da Companhia de Navegação Baiana e dos conhecimentos do seu Diretor. Sobre êsse fato reporta o Comandante do *C. Tamandaré*, um dos navios em reparo, Capitão de Fragata Alexandre Baptista Franco: "O Engenheiro Naval Capitão-Tenente Cleto Japi-Assu prestou assinalados serviços durante o período de 4 de setembro a 25 de dezembro de 1908, no pôrto da Bahia, quando comissionado pelo Governô, para o trabalho do leme do navio do meu comando, que, ao ser retirado, caíra ao mar e, graças à sua atividade e proficiência, pôde ser salvo".

Mais uma vez, parte o Engenheiro Cleto Japi-Assu para Glasgow para fiscalizar obras em novos navios, contratados nos estaleiros da John M. Campbell & Sons pela Companhia de Navegação Baiana, durante o Governô do Dr. J. F. de Araújo Pinho no Estado da Bahia, quando êsse dirigente resolve ampliar a frota da navegação do litoral e Interior. E assim, integram-se à Baiana os vapores *Ilhéus*, *Canavieiras* e *Pôrto Seguro*, para a linha costeira, e o *Valença* para a linha interna. Antes, porém, de realizar esta tarefa, Cleto Japi-Assu faz ver ao Governador a necessidade de um sistema que permita aos navios serem melhor reparados na Bahia, decidindo-se pela construção de um dique fuante, incluída no contrato com a firma inglesa. Êsse dique iria prestar relevantes serviços, não só às embarcações da Navegação Baiana, como à Marinha Nacional e navios particulares.

De volta da Europa, reassume a direção da Baiana, e, meses depois, recebe da Marinha uma ordem de apresentação para o serviço.

Em 12 de novembro de 1910, por Decreto n. 5.088, é elevado ao pôsto de Capitão de Corveta no Quadro Extraordinário do Corpo de Engenheiros Navais.

Regressa à Bahia e assume, mais uma vez, os serviços da Navegação Baiana.

A 20 de setembro de 1911, aporta à Bahia, em viagem de instrução, o Navio-Escola *Benjamin Constant* com uma das caldeiras avariada. Solicita, então, seu Comandante, Capitão de Fragata Francisco de Mattos, ao amigo Cleto Japi-Assu sejam feitos os reparos necessários ao navio. Em 19 dias integrais são realizados serviços no gerador do vapor, nada cobrando Cleto Japi-Assu aos cofres da União.

Em dezembro desse mesmo ano, tendo deixado a Baiana, apresenta-se à Inspetoria de Engenharia Naval no Rio de Janeiro, onde fica adido, aguardando comissão.

Por Portaria n. 6.184, de 21/12/1911, é nomeado para fiscalizar as obras do material da armada, em execução nas oficinas particulares, entrando no exercício dessas funções a 8 de janeiro de 1912.

É novamente convidado pelo Governo do Estado da Bahia para dirigir a Companhia de Navegação Baiana, aceitando o convite e solicitando licença ao Ministro da Marinha, a fim de assumir a função.

Em 1912, por ocasião da viagem do Presidente Hermes da Fonseca à Capital baiana, a bordo do paquete nacional *Bahia*, um dos navios de sua escolta, o *Torpedeiro Tamoio*, colide no pôrto de Salvador, com um paquete estrangeiro, sofrendo grande avaria na bochecha de B.E., pouco acima da linha de flutuação, rasgando as chapas na extensão aproximada de seis metros e recurvando as cavernas. Logo são solicitados os serviços do Engenheiro Cleto Japi-Assu, Diretor da Navegação Baiana, a fim de supervisionar os reparos no torpedeiro. Com seus conhecimentos de construção de navios, porquanto assistira e fiscalizara obras de inúmeras embarcações, Cleto Japi-Assu, funcionando noite e dia nas oficinas, consegue fazer em pouco tempo os serviços necessários e preparar o navio para a travessia, conseguindo o mesmo alcançar a Divisão, em marcha forçada, no pôrto de Vitória. As obras definitivas viriam depois, uma vez que seu comandante solicitara um reparo urgente.

E assim continua o Engenheiro Cleto Japi-Assu a oferecer seus préstimos a todo e qualquer navio que, necessitando de reparos, aportavam a Salvador.

Em agosto de 1913, voltando à direção suprema da Armada o Alm. Alexandrino de Alencar e carecendo dos serviços do Engenheiro Naval Cleto Japi-Assu, insiste em seu regresso à ativa. Em dezembro entrega o cargo de Diretor da Companhia de Navegação Baiana a seu substituto e parte logo depois para o Rio de Janeiro, onde se apresenta à Inspetoria de Engenharia Naval. Por Decreto de 31 de dezembro de 1913, é promovido a Capitão de Fragata Engenheiro Naval.

A 6 de janeiro de 1914, é convidado para exercer a função de fiscal de obras confiadas a particulares e muito especialmente da li-



quidação do contrato do Arsenal da Ilha das Cobras, entrando imediatamente em exercício da função.

Por aviso n. 1.317, de 14 de março do mesmo ano, é nomeado Diretor de Máquinas do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, um dos mais elevados cargos de Engenharia no Arsenal.

Em agosto de 1914, com o desencadeamento da Guerra, a fim de manter a neutralidade nas águas brasileiras, manda o Ministro da Marinha sejam aparelhados os navios da Esquadra. E por aviso n.º 4.454, de 25 de dezembro, é nomeado o Capitão de Fragata Engenheiro Naval Cleto Japi-Assu fiscal das obras do Governo, confiadas à indústria particular por não estar o Arsenal de Marinha aparelhado para reparar rapidamente os navios destinados à guarda de nossa imensa costa.

Em 31 de dezembro de 1915, por decreto, é Cleto Japi-Assu promovido ao posto de Capitão de Mar e Guerra Engenheiro Naval.

Por Portaria n. 1.532, de 16/4/1916, fica adido à Inspeção de Engenharia Naval. Contando nessa época 47 anos de serviço, inclusive campanha, e 60 de idade, já no fim de sua carreira, resolve solicitar a sua reforma no propósito de empregar a sua atividade na indústria particular.

É reformado, por Decreto de 12/8/1916, no posto de Contra-Almirante, passando, porém a 2 de setembro do mesmo ano, a Vice-Almirante, fechando assim a sua brilhante carreira de Engenheiro Naval da Armada.

Ao chegar à Bahia, assume pela quinta vez o cargo de Diretor da Navegação Baiana.

Ainda durante a neutralidade, quando se desencadeava a Grande Guerra na Europa, a Bahia fica sendo base para a Divisão que operava no litoral norte, evitando conflitos em nossas águas territoriais.

De fevereiro a outubro de 1917, por solicitação do Ministro da Marinha ao Almirante Japi-Assu, foram reparados nas oficinas da Baiana o *C. Rio Grande do Sul*, o *E. Floriano*, o *C. T. Paraíba* e o *C. Tiradentes*.

Então, o Brasil entra na guerra. A 21 de outubro de 1917, o Governo sanciona, através do Decreto n. 3.361, a Resolução do Congresso, reconhecendo e proclamando o *estado de guerra*, iniciado pelo Império Alemão, afundando navios brasileiros em nossas costas.

Como consequência desse ato governamental, os tripulantes dos paquetes alemães abrigados em nossos portos, sabedores da posse sistemática de todos os navios da sua bandeira pelo governo brasileiro, em represália ao afundamento dos nossos paquetes e à posse do nosso café apreendido no porto de Hamburgo, afundam a *C. Eber* e deprezam o quanto possível as máquinas e aparelhos indispensáveis ao movimento dos paquetes, na expectativa de deixá-los impossibilitados de

locomover-se, ao menos por muitos meses. Dois dos paquêtes e a *C. Eber* achavam-se em Salvador.

Nessa ocasião, as oficinas que guarneciam a canhoneira germânica, atracada nas proximidades do estaleiro da Ribeira, Itapagipe, abriram as válvulas do fundo do navio, as vigias de pôpa e a fizeram sossobrar.

Bastante interessado na flutuação da corveta, o Ministro da Marinha solicita do Almirante Japi-Assu os seus serviços profissionais a fim de pôr a nado a belonave alemã. No entanto, por falta de aparelhamento e material técnico necessários à realização do serviço, apesar de empregar todos os elementos disponíveis no pôrto de Salvador, o Engenheiro Japi-Assu não consegue fazer o navio flutuar. Toma, então, a seu encargo os serviços nos dois paquêtes. Haviam destruído e lançado ao mar a tampa dos cilindros das máquinas motoras de ambos os navios. Preparando os moldes em madeira, após tomar as medidas, e fundindo as tampas nas oficinas, consegue pô-las nos devidos lugares, transformando os pontões imobilizados em paquêtes aptos ao serviço do Lloyd Brasileiro.

Para tomar parte na luta, o Govêrno da República prepara duas Divisões, uma destinada a defesa da vasta costa do País e outra com o fim de operar no campo de ação, dando caça aos submarinos inimigos. Esta última, criada por decreto de 30 de janeiro de 1918, compõe-se de 2 cruzadores, o *Bahia* e o *Rio Grande do Sul*, 4 destroyers, o *Piauí*, o *Rio Grande do Norte*, o *Paraíba* e o *Santa Catarina*, e mais dois navios auxiliares, o cruzador-auxiliar Belmonte e o rebocador *Laurindo Pitta*.

Como estivessem demorando bastante as obras nesses navios, pressionado pelo Presidente Wenceslau Braz, o Ministro solicita, então, do Almirante Japi-Assu a sua concorrência nos serviços, no que é atendido. A frota destinada ao combate é enviada ao pôrto de Salvador.

A medida que vão chegando os navios vão sendo entregues às oficinas da Navegação Baiana, até que, chegando a reboque o *C.T. Piauí*, um dos últimos a chegar, com grandes avarias em seus condensadores, vão se concluindo os serviços.

Finalmente, quando julga o Almirante Japi-Assu terminada a tarefa de reparos, surge o rebocador *Laurindo Pitta*, retardatário, solicitando o seu Comandante, por ordem do Ministro da Marinha, os reparos indispensáveis em suas máquinas.

A 19 de junho de 1918, os navios da Divisão Naval em Operações de Guerra estão em forma e em condições de navegar com segurança, partindo no dia seguinte para o Norte. Entusiásticos são os agradecimentos e elogios, por parte do Alm. Frontin, Comandante da frota, aos serviços prestados pelo Almirante Cleto Japi-Assu à frente

das oficinas da Navegação Baiana, pondo em ótimo estado, em apenas dezenas de dias, os navios da Divisão de Combate.

Continua o Alm. Japi-Assu na direção da empresa até 1920, quando deixa o cargo definitivamente. Foram aproximadamente 17 anos de assistência nas oficinas e gerência da Navegação Baiana, com interrupções ora para assistir a construção de vapores, ora empenhado nos serviços ativos da Marinha, no Arsenal do Rio de Janeiro.

Conseqüentemente, são 50 anos de relevantes serviços que o Almirante Cleto Japi-Assu prestou à sua Pátria, à Marinha e à Bahia. E servir ao seu Estado na Empresa de Navegação Baiana era estar vigilante para aplicar a sua capacidade nos engenhos da Marinha de Guerra, porquanto, havendo acompanhado a evolução da mecânica, das máquinas e aparelhos dos navios modernos, achava-se intelectual mente preparado para atender com precisão aos reparos das unidades da Esquadra que apelavam para os recursos das oficinas.

Segundo seu biógrafo, o Capitão de Fragata Alberto Augusto Gonçalves, de cujos dados nos valem para a feitura deste trabalho. Japi-Assu possuía as qualidades inerentes ao mando. Seu tino administrativo era manifesto, o bom senso, a moderação, a probidade e a energia na aplicação da justiça eram características de sua vida. A sua mansidão estabelecia o seu princípio básico de dirigente, convencido que é com firmeza e justiça que se consegue a confiança do subordinado e a sua boa vontade. Tornou-se, com êsses predicados, o ídolo dos funcionários, operários e marítimos da Navegação Baiana e de outros lugares onde exerceu suas atividades.

A sua solidariedade para com os homens era um culto. Quando tratava com as associações, grupos ou com o individuo em unidade, a sua máxima era o apoio incondicional aos que carecessem dos seus serviços e, desde que fôsse legal a pretensão, saía a campo para servir, pondo de lado as compensações egoísticas. Procurava fazer por todos o maior benefício possível, acreditava no bem pelo bem. De ética perfeita, jamais praticou um ato em que pairasse sequer uma dúvida em seu proceder.

Cultor das letras e ciências, publicou vários artigos referentes a assuntos marítimos e à sua especialidade, acompanhando a par e passo a evolução da Marinha de Guerra, pondo em foco as armas modernas — os torpedos e os submarinos.

Ainda em 1881, em Mato Grosso, escrevia êle uma memória sobre o torpedo Whitehead, com desenho elucidativo, na época em que êsse engenho iniciava os primeiros passos na Marinha Brasileira.

Esse trabalho foi concluído em 1915, traduzindo do inglês e adaptando à nossa técnica um estudo sobre o torpedo.

Outro excelente trabalho seu publicado foi um referente à evolução do submersível, relatando com detalhe o seu histórico desde William Brauren em 1578, fazendo referências a outras experiências

através dos tempos, até os primeiros submarinos ingleses de 1900, daí o proveito e os estudos para a construção dos submarinos até a Grande Guerra.

A fim de elucidar dúvidas, publicou um trabalho sobre o primeiro barco a vapor, pondo nos seus respectivos níveis o escocês William Swington e o norte-americano Robert Fulton.

Traduziu o *Raid dos Zepelins*, onde se depara com o clamor geral dos londrinos contra a ação perversa dos germânicos atacando zonas pacíficas, sem finalidades bélicas. Isso em 1915. Igualmente, traduziu uma crítica do predomínio do mar pela Inglaterra, de autoria de Balfour, ao iniciar-se o segundo ano de guerra naval, em 1915.

Ao lado de suas funções de Engenheiro Naval e Diretor da Navegação Baiana, exerceu o magistério na Bahia, ensinando Matemática no Colégio de Nossa Senhora da Boa Esperança.

Mais de uma vez deu mostra de seus sentimentos puros e conhecimentos profundos. Ao acontecer ter o paquete nacional *Pedro II*, na noite de 19 de novembro de 1926, encalhado em frente ao farol de Itapoã, a poucas milhas ao Norte de Salvador, foi em socorro do seu comandante, relatando outros nove acidentes ocorridos nessas imediações, atribuindo êses fracassos a atuações estranhas de correntes marinhas. Tão denodadamente explicou o fenômeno, com exemplos elucidativos, que conseguiu destruir a pecha que pesava sobre o Comandante do paquete do Lloyd e também defender a Marinha Mercante Nacional atacada desabridamente por detratores estrangeiros, interessados no seu insucesso.

Ainda publicou, em 1932, já com 76 anos de idade, um relatório sobre a Navegação Baiana, analisando, com absoluta precisão, as condições dos navios e das oficinas da empresa. Inclusive, determinava e expunha, em análise sugestiva, o local a ser construída uma *carreira* destinada aos reparos das obras vivas dos navios.

Em princípios de 1927, muda-se definitivamente para o Rio de Janeiro, onde reside até falecer.

Seu passamento deu-se no dia 3 de setembro de 1940. Em observância ao seu desejo e amor à classe, foi colocado na urna funerária vestido com a farda de Vice-Almirante. Seu féretro, coberto pela Bandeira Nacional, e tendo sobre ela a espada e o quepe naval, foi transportado por 6 marinheiros para o Cemitério de São João Batista, às 9,30 do dia 4 de setembro de 1940.

**CARMEM JAPI-ASSU TOURINHO**