

809

Devemos formar os nossos soldados rodo-ferroviários

1.º Ten. *LIDENOR DE MELLO MOTTA*

E' assunto muito discutido nas rodas dos officiais da Arma de Engenharia, a situação e a forma de viver das nossas Unidades Rodo-Ferroviárias, uns, opinam pela apaisanização daquêlas Unidades, outros, desejam dar-lhes um cunho essencialmente militar; neste artigo pretendo demonstrar, lançando mão de principios e de elementos que tenho tido oportunidade de colher, em vivendo situações reais, as mais variadas possíveis, à qual, daquêlas hipoteses, possamós chegar, de uma forma evidente, e que sêja ao mesmo tempo, salutar para a nossa Arma e o nosso Exército.

E' curiál, que, para chegar-se a um conclusão justa, se leve em linha de contas, opiniões daqueles que já tiveram oportunidade de servirem em Unidades em construções, nas quais formaram soldados, e que tiveram tambem, oportunidade de virem em Unidades, naquêlas situações, porem, nélas não tiveram o prazer de lidarem com soldados, que ai se estivessem fazendo.

Aqueles que acham, deverem as Unidades Rodo-Ferroviárias não formarem os seus reservistas, declaram ser impossivel formarem-se soldados nessas searas da Arma de Engenharia, e adiantam mais, que tais especialidades não deveriam ser da alçada do Exército, e sim do Ministério da Viação. Podendo eu refutar tais argumentos, que podemos chamar de hipoteses absurdas, chegarei a hipotese do principio que pretendo demonstrar, isso é, devemos formar os nossos soldados rodo-ferroviários.

Geralmente, uns, daqueles que argumentam da forma que pretendo ir de encontro, nunca serviram em Batalhões de estra-

das, outros, se bem que já tenham servido em Batalhões de estradas, nunca estiveram, num, que possuisse o seu efetivo completo, isto é, com as Cias. organizadas inteiramente de soldados, formados pelo proprio Batalhão — caso unico, atualmente, do 1.º Batalhão Ferroviário — e mais, não tiveram oportunidade de fazerem uma observação mais apurada, do que venha a ser um soldado da Arma de Engenharia, isto é, quando se lembram da formação de um soldado, lhes vem logo á mente, um, com certeza, de Infantaria, Cavalaria ou Artilharia, todo espigado, sabendo colar rigorosamente as mãos ás cochas, sabendo fazer tinir perfeitamente as suas esporas, ou sabendo andar impecavelmente fardado, enfim, o que costumam eles chamarem, “unicos soldados enquadrados”; tal forma de observar reputo muitissima erronea, pois sou, um dos que afirmam, existir uma disciplina de Arma, e dentro da Arma de Engenharia ha uma disciplina especial, para as Unidades em construções.

Um soldado rodo-ferroviário, é aquele que em tempo de paz se forma, para, em tempo de guerra, garantir a continuidade das comunicações, estabelecendo ou restabelecendo-as; lhe sendo dado, na *Retirada*, a destruição dessas vias; tais missões, num país como o nosso, em que á vastidão territorial se junta uma série enorme de dificuldades, não poderão ser dadas aos Batalhões de Engenharia, que estarão empenhados no estabelecimento dos campos minados, na sua eliminação, e mais, nos trabalhos especiais de Organização do Terreno, de ordem a mais variada possível, mesmo, sendo excluidas as comunicações.

Nos países minusculos e adiantados, contrastando com o nosso — sexto imperio territorial do mundo, possuindo vastas regiões que ainda se mantêm em pleno Ciclo da Mandioca — é possível que as comunicações possam ser entregues ao Ministério da Viação; entretanto no Brasil, isso por volta do ano de dois mil, ainda será uma utopia.

Torna-se, evidentemente necessário a formação de uma reserva rodo-ferroviária, — alias como está fazendo o 1.º Batalhão Ferroviário, — para que, durante uma guerra em nosso

território, os Batalhões Rodo-Ferrovíarios não se vejam em palpos de aranha, para se desencumbirem de suas arduas e vastíssimas missões, pois os elementos de que atualmente dispõem, — excluindo o 1.º Batalhão Ferroviário — são reservistas das outras armas, e em sua totalidade, depois de muito custo, se tornam pessimos Rodoviários, sem entusiasmo, avidos por aumento de salários, e dificilmente organizáveis; e maxime, em se tratando dos Batalhões e Cias. que operam em regiões inospitas e insalubres.

Quem teve, ou viér a ter, oportunidade de servir no Oeste Brasileiro, e em Unidades rodoviárias, tenho certeza de que todos serão unânimes em reconhecer, a necessidade de organizarem-se aqueles Batalhões, com brasileiros de paragens variadas, e que, se tornem soldados em seus quartéis. Sentirão, fatalmente, a impossibilidade de, no atual estado, imprimir-se uma organização modelar; tal impossibilidade, é uma resultante da existencia, em nosso Brasil, de uma quantidade infima de operários especializados, para a qual, sobram bons lugares nas cidades confortáveis, que se tornam centros, evidentemente, muito mais atraentes do que Mato Grosso e seus similares.

Para melhor corroborar com o meu ponto de vista, tomemos o caso do 4.º Batalhão Rodoviário; apreciando os seus operários especializados, dos quais depende quasi *in totum* a boa marcha do serviço, vemos com disprazer, tratoristas inteiramente analfabetos, motoristas que fugiram de São Paulo ou doutros centros importantes, por algum motivo disciplinar ou outras razões negativas, e note-se todos eles ganhando em media Cr\$ 30,00 a Cr\$ 35,00 diários. Não se encontra um bom ferreiro ou um bom carpinteiro, e nem se fala de um bom Chefe de oficinas; — quando muito, se consegue um chefe, que apenas conhece um pouco do que diz respeito a motores de caminhões e automoveis; — de forma que, se registram fatos como o que se segue: certa vez, quebrou-se uma pipa d'agua a qual for recolhida para o S. T. O. (Serviço de Transporte e Oficinas) afim de conserto; dias depois o referido serviço, declarou-se incompetente para efetuar o reparo em questão;

tal fato me fez lembrar: o Primeiro Batalhão Ferroviário, onde, num destacamento em São Luiz de Gonzaga, possuíamos um cabo carpinteiro, o qual fez duas pipas, das quais o 4.º Batalhão Rodoviário, em suas oficinas, foi incapaz do conserto de uma. Não existe um armador, o que nos obriga a fazer verdadeiras ginásticas para armarmos uma ponte, se tendo muitas vezes necessidades, para que a obra não fique muito cara, de pagar-se uma exorbitancia a algum português ou espanhol — maneiras de dizer. E' evidente a necessidade de possuirmos nesse e noutros Batalhões semelhantes equipés de máquinas chefiadas por sargentos, formados numa Escola Técnica da Arma de Engenharia; e as suas máquinas sempre dirigidas por cabos ou soldados que se fossem distinguindo; é desnecessário mostrar-se a necessidade daqueles Batalhões possuírem seus sargentos armadores, formados também naquêla Escola Técnica, os quais iriam transmitindo aos seus auxiliares, as suas especialidades, e passariam para a reserva com bellissima profissão. E' superfluo declinar o vexame porque passam as oficinas do 4.º Batalhão Rodoviário, com atual estado, quando um determinado Comandante deixa o Comando, pois, os operários menos ruins, como que aproveitando a oportunidade para, hipotecando solidariedade ao Comando Substituído, deixarem o Batalhão, afim de se empregarem com o Sr. Fulano de Tal, que lhes paga o dobro do Batalhão, e que de ha muito lhes vem acenando os "Cruzeiros".

Vejamos a mão de obra comum: os Batalhões que não contam com soldados, são obrigados a viverem do homem da região onde operam, bastam estas palavras para afirmarmos, sofrerem os trabalhos grandemente para a sua bôa realização, tendo em vista as seguintes considerações: no sul do Brasil, só se pode contar com trabalhadores em épocas especiais, como sejam, as de não colheta e as de não safras dos frigorificos etc.; em Mato Grosso o fato se passa muito diferente do sul, pois o homem dessas paragens é excasso, e o que existe é indolente pela deficiencia da alimentação, a'coolatra inveterado pela falta de estímulo e distrações condignas para um viver melhor; tais circunstâncias vão se agravando, a medida