

## BATALHÕES RÔDO-FERROVIÁRIOS, CELEIRO DE ESPECIALISTAS

Major de Engenharia FERNANDO ALLAH MOREIRA BARBOSA

Não são novas, entre nós, as tentativas de solução do problema da instrução militar nas unidades de construção. O assunto é, realmente, bastante complexo, de vez que as soluções, para serem aceitáveis, devem harmonizar duas atividades, aparentemente, incompatíveis: a formação de reservas militares instruídas e os trabalhos de construção. Ambos esses setores de ação, como facilmente se compreende, são absorventes e, daí, as dificuldades de conciliação de interesses antagônicos surgidos. Quem quer que haja lidado com os assuntos da instrução militar sabe que, para apresentar bom rendimento, ela deve ser conduzida com assiduidade, persistência, continuidade e dosagem equilibrada. É compreensível, portanto, que um recruta não possa ser instruído, convenientemente, através das horas vagas que lhe sobrem dos encargos de construção. Esses, por sua vez, não devem sofrer interrupções constantes, para que o recruta compareça às sessões de instrução, sob pena de encarecer, enormemente, a administração da obra e diminuir, verticalmente, o rendimento técnico do trabalho. Dessa forma, como conciliar tais fatores, em essência, tão dispares?

Ao que temos ciência, a primeira tentativa feita foi processada logo depois da reestruturação por que passou a Arma de Engenharia, em 1934. De acôrdo com o decreto que regulou essa reorganização, a Engenharia foi estruturada, em unidades homogêneas, pela reunião das companhias de sapadores em batalhões de sapadores, das companhias de co-

municações em batalhões de comunicações e das companhias de pontoneiros em batalhões dessa especialidade. Na vigência dessa organização, coube aos batalhões de sapadores o prosseguimento das missões de construção entregues ao Exército, embora tais unidades recebessem, paralelamente, a missão da incorporação e instrução de contingentes de conscritos. A solução então tentada foi a alternância de atividades: três dias na semana, os conscritos recebiam instrução intensiva; nos outros três dias trabalhavam na construção a cargo da unidade.

O sistema revelou-se satisfatório enquanto as missões técnicas atribuídas aos batalhões foram de pequena envergadura e enquanto os trabalhos de construção empregaram métodos de trabalhos preponderantemente manuais, de modo que o soldado podia ser aproveitado na construção sem grande preparo técnico. Tudo se resumia, praticamente, no manejo da pá e da picareta. A instrução militar, por sua vez, foi simplificada pela eliminação de certos ramos de maior complexidade, de forma a poder ser ministrada por sargentos-monitores, nos próprios locais de trabalho. Como sempre acontece em casos semelhantes, os elementos melhor dotados e mais interessados se destacaram, a despeito das evidentes falhas do regime. Uma parcela bastante ponderável dos atuais 1<sup>os</sup> sargentos, subtenentes e oficiais do Q. A. O. de Engenharia tiveram sua instrução básica, nessas unidades e por esse processo, sem que isso hou-

vesse prejudicado sua formação profissional, tão perfeita quanto a de seus pares das demais armas. É que se tratava de elementos de escola, mais tarde aperfeiçoados nos CRASES, cuja formação se completava pelo auto-didatismo interessado e nas lides cotidianas do trabalho na caserna. Para o "homem médio", entretanto, o processo não era eficiente e suas falhas foram se tornando evidentes, à medida que os batalhões recebiam missões de construção de maior envergadura e a mecanização desses trabalhos se desenvolvia. Agora, já o recruta bisonho dificilmente podia ser aproveitado na construção, pois, o de que se tinha necessidade era de tratoristas, motoristas de caminhões basculantes e operadores de compressores de ar, de "bulldozers", de escavadeiras mecânicas ou de "turnapulls". A essa altura, o "homem da pá e da picareta" estava sendo paulatinamente eliminado dos trabalhos de construção e, evidentemente, a formação dos especialistas necessários era tão demorada e complexa como a instrução das qualificações militares constantes dos quadros de efetivos. A situação ainda mais se agravou pelo fato de as unidades serem obrigadas a distenderem-se em extensões consideráveis, criando o problema correlato do deslocamento dos recrutas até os locais onde era ministrada a instrução. Além disso, a exigüidade dos quadros da Arma de Engenharia não permita que os batalhões de sapadores contassem com o número de oficiais subalternos que seria mister, a fim de atender às necessidades da instrução.

A ineficiência do sistema foi reconhecida, oficialmente, quando os batalhões de sapadores foram transformados, em 1938, em Batalhões Rodoviários, ao passo que se restauravam alguns dos batalhões de Engenharia. Assim, os novos Batalhões Rodoviários passavam a ser meros órgãos de construção, sem nenhum encargo de instrução, enquanto os batalhões de pontoneiros, de engenharia e de comunicações assumiam o papel de formadores de reservas e de verdadeiros baluartes da Arma de Engenharia.

De acôrdo com as diretrizes de então, os Batalhões Rodoviários não incorporavam recrutas; recebiam, todos os anos, um pequeno contingente de praças mobilizáveis, muitas delas formadas em unidades de infantaria, cavalaria ou artilharia. Normalmente, êsses contingentes, pelo fraco valor numérico pela falta de habilitações técnicas e pelas decorrências próprias do serviço de construção, eram absorvidos em funções de polícia, servindo, sobretudo, à manutenção da ordem dentro da zona de trabalho dos batalhões, onde a instrução militar descera, praticamente, a nada. Quando muito, organizava-se um grupamento de instrução de praças mobilizáveis, funcionava um curso de formação de graduados, para o aproveitamento dos elementos mais promissores recebidos pela unidade e faziam-se algumas palestras técnicas ou cívicas, a título de instrução de oficiais. No mais, cuidava-se, tão somente, dos trabalhos de construção.

Os especialistas indispensáveis à unidade, como de resto a imensa maioria do pessoal de construção, eram civis, alguns dos quais formados dentro da própria unidade, onde começavam como aprendizes. Essa formação, porém, era empírica, demorada e dispendiosa, além de nem sempre apresentar resultados práticos compensadores.

Parecia, então, que as unidades Rôdo-ferroviárias estavam, definitivamente, fadadas a essa situação de órgão técnico, travestido de unidade militar, enquanto as reservas da Arma eram formadas pelas demais unidades.

A eclosão da II Guerra Mundial e as espetaculares operações iniciais da Engenharia de Combate Alemã vieram dar ainda maior ênfase a essa preponderância dos B.E. Comb. sobre as unidades de construção.

Houve mesmo um momento, por volta de 1941, em que se pensou, seriamente, em suprimir as unidades Rôdo-ferroviárias no Exército brasileiro, sob a alegação de sua incapacidade para o adestramento profissional dos jovens em idade militar. Nessa ocasião, a idéia era transformá-los em Comissões Militares de Construção, pois, segundo

se afirmava, tais unidades, além de não ministrarem instrução, criavam ambiente pouco propício ao natural desenvolvimento do espírito militar dos oficiais jovens e, por outro lado, se viam embaraçadas, no cumprimento de missões técnicas, pela extrema rigidez da legislação militar a que estavam sujeitas, como unidades de tropa que eram.

Infelizmente, não poucos oficiais de Engenharia, alguns mesmo dos mais altos postos hierárquicos, aceitaram, passivamente, a tese simplista da impraticabilidade da instrução militar nas unidades de construção, embora um pequeno grupo de dedicados camaradas jamais houvesse esmorecido em seus esforços na procura de uma solução para harmonizar os interesses da instrução com os do serviço de construção.

Na decorrência dessa mentalidade, largamente disseminada entre os mais altos escalões dirigentes do Exército, foram suprimidos os 1º e 4º Batalhões Rodoviários, sem se levar em conta o avultado acervo de trabalhos já executados por tais unidades, nem tão pouco o patrimônio de conhecimentos técnicos que elas haviam acumulado, em vários anos de atividades.

Nessa época, era voz corrente, nos meios militares, que as demais unidades seriam igualmente extintas, tão logo terminassem as missões de que estavam encarregadas. Além disso, difundiram-se conceitos pejorativos relacionados com a eficiência técnica dessas unidades, cujos trabalhos passaram a receber dotações orçamentárias insignificantes, com evidente prejuízo de seus rendimentos.

Quando se discutia o assunto, nenhuma importância se conferia ao trabalho que tais unidades vinham realizando, no domínio da integração social dos núcleos demográficos de colonização estrangeira, em que várias delas se salientaram, notadamente o 2º Batalhão Rodoviário e o 2º Batalhão Ferroviário.

Tal situação perdurou, com pequenas alterações, durante toda a década de 1940-1950, época em que o crédito público dessas unidades atingiu seu nível mais baixo.

Em princípios de 1950, regulamentando a nova Lei do Serviço Militar, o Estado-Maior do Exército baixou diretrizes de instrução em padrões inteiramente novos. Segundo essas diretrizes, as unidades de tropa deveriam organizar-se, para fins de instrução militar, em mol-des binários, de modo que seus elementos integrantes incorporassem, alternadamente, os diversos contingentes de recrutas. Além disso, o tempo de serviço militar de cada contingente coincidia, parcialmente, com o do precedente, de forma que, em certo período do ano de instrução, a unidade dispunha de efetivos completos, para a realização de manobras e exercícios de cooperação de armas.

Por outro lado, a Lei do Serviço Militar introduzia vários conceitos novos, que não podiam ser postos à margem, como o da convocação total de cada classe, a obrigatoriedade da incorporação dos conscritos residentes nos municípios onde houvessem unidades do Exército ativo e a extinção dos Tiros de Guerra nesses municípios.

Também, na mesma ocasião, começou-se a pensar em Programas-Padrão de Instrução, com o fim de unificar, metodizar, orientar e regular a instrução nos corpos de tropa.

As unidades Rôdo-ferroviárias vieram-se, então, quase que de um momento para outro, ante a necessidade de ministrar instrução a vultosos contingentes de recrutas, da ordem de 300 conscritos cada um, sem prejuízo dos encargos normais de construção que, em algumas unidades, eram apresentados pela construção de trechos rôdo e ferroviários de relevante significação nacional.

Dadas as condições reinantes e o imprevisto das novas diretrizes, nada fôra preparado para enfrentar essa eventualidade: as unidades não dispunham de alojamento, de refeitórios, de locais de instrução e, em alguns casos, nem mesmo de depósitos para receber uniforme, equipamento e armamento para os novos conscritos.

Felizmente, porém, êsses Batalhões eram integrados por vários

daqueles que nunca haviam descrito de encontrar uma solução para a conciliação da instrução com os trabalhos de construção. O fato de tôdas estarem sediadas em zonas de pinheirais, em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul, onde existia madeira disponível em quantidade e qualidade suficientes, foi outro fator favorável. O entusiasmo, a iniciativa e a dedicação dos quadros fizeram o resto. As instalações foram ampliadas com a construção de pavilhões de alojamento de madeira, projetados e construídos pelas próprias unidades; das oficinas regimentais surgiram camas, armários individuais, mesas de refeitórios, cabides para armamento e equipamento e armários para fardamento; as cozinhas foram ampliadas; em certos casos, até mesmo colchões e travessieiros foram confeccionados nas unidades. Também surgiram, como que brotados do chão, estádios, pistas de aplicações militares, "estandes" de tiro e campos de lançamento de granadas. Não havia Programa-Padrão para as unidades Rôdo-ferroviárias. Os oficiais de operações dos diversos batalhões se reuniram e organizaram um, sendo obtida permissão para sua adoção a título provisório.

O fato é que, ao chegarem os recrutas, encontram condições de conforto bastante aceitáveis.

Entretanto, vários outros problemas exigiam solução imediata, sob pena de a instrução se limitar a um simulacro. Dêsse, um dos mais sérios era, exatamente, o da distribuição dos encargos da instrução pelas subunidades. Desde logo, verificou-se a impossibilidade de as companhias de construção participarem da instrução de formação dos conscritos. Para tanto, seria mister multiplicar, por tantas quantas fôssem essas companhias, os alojamentos, as instalações de rancho, os locais de instrução e os depósitos de equipamento e armamento. Por outro lado, não poderia admitir-se que subunidades distantes de 100 km ou mais se utilizassem das instalações dos batalhões, mesmo porque, além da distância, havia ainda o fato de o percurso ter de ser feito, na maioria dos casos, em

estradas de serviço, de péssimas condições técnicas e pequeno rendimento de tráfego, sem levar em conta que os batalhões dispunham de limitadas quantidades de meios de transporte motorizados, inteiramente empenhados nos trabalhos de construção.

Mesmo para tal problema, aparentemente tão complexo e de facetas tão contraditórias, o entusiasmo e o espírito militar dos comandantes encontraram solução justa e razoável: adotou-se o alvitre da centralização da instrução básica militar, que passou a ser ministrada unicamente pelas Companhias de Comando e Serviços dos Batalhões, reforçadas em monitores e subalternos pelas demais, dentro das possibilidades de cada uma. Segundo a norma adotada, que é ainda a vigente, com pequenas alterações de minúcias, as Companhias de Comando e Serviço dos Batalhões passaram a incorporar todo o contingente de conscritos da unidade, ministrando-lhe a totalidade da instrução referente às fases de Adaptação e Instrução Básica Militar do Período de Formação. Já na fase de qualificação, as companhias especializadas foram chamadas a cooperar, embora de forma limitada e dentro das possibilidades dos meios materiais de que dispunham. Nos Batalhões Ferroviários, as Companhias de Avançamento e Exploração da via permanente recebiam o encargo da qualificação do pessoal de tração e de oficinas de máquinas a vapor, enquanto que, em todos os Batalhões, os tratoristas e operadores de equipamento mecânico passaram a ser qualificados nas companhias de equipamento mecânico. Os resultados obtidos com o primeiro contingente incorporado ultrapassaram, em muito, as expectativas mais otimistas, vindo refletir-se, favoravelmente, no moral dos quadros e da própria tropa. O espírito de emulação foi despertado entre as unidades, que passaram a ser consideradas, pelos comandos de nível mais elevado, na mesma base de eficiência profissional de suas congêneres de outras Armas.

A experiência da aplicação do Programa-Padrão, elaborado nos Ba-

talhões, revelou deficiências e lacunas que foram saneadas pelo escalão superior, à luz dos ensinamentos colhidos e respeitadas as condições peculiares do meio ambiente, possibilitando melhores facilidades para a instrução nas incorporações subseqüentes. Acima de todo o êxito material, porém, se situou, a nosso ver, o êxito moral e espiritual da derrubada do velho tabú de que as unidades de construção não podiam ministrar instrução: diante do sucesso obtido, mesmo os mais céticos tiveram que dobrar a cerviz e reconhecer a improcedência dos preconceitos em voga.

Resolvida a parte referente à instrução de formação, restava ainda o problema não menos complexo do período de aplicação. Também, para êsse período foi organizado, pelos oficiais de operações dos batalhões interessados, um anteprojeto de Programa-Padrão, cuja aplicação foi autorizada, até o definitivo pronunciamento dos órgãos responsáveis do Exército. Nesse período, adotou-se solução diferente da anterior, isto é, apelou-se para o concurso de tôdas as subunidades dos batalhões, em perfeita igualdade de encargos e responsabilidades. É que no período de aplicação o homem vai, na realidade, praticar a função para a qual foi formado e, dêsse modo, seu concurso nas companhias de construção tornava-se não só proveitoso como também desejável, pois podia prestar relevantes serviços nos trabalhos de construção, tanto mais que os quadros de efetivos dessas unidades eram constituídos, quase exclusivamente, de especialistas pouco numerosos no mercado de mão-de-obra civil, sobretudo em localidades do interior.

Dessa maneira, chegou-se ao tão desejado equilíbrio entre os encargos da instrução militar e as necessidades dos trabalhos de construção, de modo que, tanto uns como os outros, podiam desenvolver-se, paralela e harmônicamente, com reais benefícios, tanto para o Exército como para os trabalhos de construção. Ganhava o Exército uma valiosa e numerosa reserva de especialistas, tanto mais inestimável quando pensamos na dificuldade que se

teve para recrutar os quatro ou cinco tratoristas que integravam o batalhão da Fôrça Expedicionária Brasileira, durante a II Guerra Mundial e ganhavam as próprias unidades um rico manancial de operários civis especializados, saídos de suas próprias fileiras e já conhecedores das particularidades do serviço onde seriam empregados. Não é caso raro um cabo ou soldado, terminado o tempo de serviço militar, despir a farda e continuar, como civil, nas mesmas funções que vinha desempenhando como militar.

Mas, nem só o Exército se beneficia, diretamente, dêsse contingente de mão-de-obra especializada. As próprias organizações civis, o DNER, o DNEF, os DER estaduais e seus empreiteiros contratam, na ocasião do licenciamento, uma parcela ponderável dos ex-soldados dos Batalhões Rôdo-ferroviários, sobretudo aqueles cujas especialidades escasseiam no mercado civil de mão-de-obra, pois, assim, se aliviam do pesado encargo representado pela formação dêsses homens, o que significa economia de tempo, de equipamento e de numerário.

Entretanto, ainda que bastante significativas para justificarem a manutenção do regime de instrução nos Batalhões Rôdo-ferroviários, não param aí as influências que essa instrução exerce no meio social onde atuam essas unidades. Também organizações particulares, inteiramente alheias aos trabalhos rôdo-ferroviários, se vêm beneficiando do celeiro de mão-de-obra especializada constituído pelos Batalhões de Construção. Não é difícil encontrarmos antigos soldados dêsses Batalhões em oficinas mecânicas em funções de mecânicos, torneiros, ajustadores, soldadores, etc.; como motoristas de ônibus interestaduais ou de caminhões de carga ou mesmo estabelecidos por conta própria, no ramo da respectiva especialidade.

Como comentário final, no entanto, desejamos ressaltar que a instrução dêsses batalhões não forma, apenas, elementos habilitados no uso e na manutenção de equipamento mecânico ou motorizado, como um leitor menos avisado poderia ser levado a crer, em virtude

das constantes referências que temos feito a tais elementos, no decorrer destas desprezenciosas linhas.

Devemos levar em conta, outrossim, que tais unidades constituem organismos bastante complexos, exigindo o concurso de numerosos outros especialistas, cuja formação se torna imperiosa para o bom rendimento do serviço e que, após o licenciamento do serviço militar ativo, vão integrar as reservas do Exército e prestar seu concurso às atividades civis da região.

Entre tais especialistas, para cujas funções se exigem qualidades intelectuais tão aprimoradas como para os obreiros do serviço mecânico, senão talvez mais ainda, estão os topógrafos, muitos dos quais, ao deixar o Exército ativo, passam a exercer a profissão de agrimensor; os burocratas de toda espécie, desde os simples escreventes até os despachantes, armazenistas, encarregados de fichários e agentes de estação ferroviária; os desenhistas, os operadores cinematográficos, os fotógrafos, os mestres-de-obras, etc.

Um contingente quase que integralmente absorvido pelas atividades civis é o do pessoal de oficinas, cujas especialidades têm larga procura no meio civil, como sejam os carpinteiros, ferreiros, serralheiros, pintores e eletricitistas.

Outro fator de grande repercussão nas relações dessas unidades com o meio civil onde atuam é que, em virtude da legislação atual, é bastante diminuto o número de conscritos que permanece no Exército, findo o tempo do serviço militar, de modo que os estabelecimentos comerciais e industriais da região podem contar, todos os anos, com um manancial de elementos úteis e capacitados para o exercício das mais variadas funções.

Não é esporádico que certos elementos, sobretudo os que demonstram maiores aptidões, recebam propostas de emprego tentadoras para quando deixarem a caserna. É que esses jovens apresentam, do ponto de vista do empregador civil, mais um mérito: já estão quites com o serviço militar, fato bastante importante, em virtude de certos

dispositivos de nossa legislação trabalhista.

Após as considerações acima, o leitor há de supor que tais resultados terão causa, certamente, na seleção prioritária dos melhores conscritos da região. Nada disso, entretanto, tem lugar: os Batalhões Rôdo-ferr viários concorrem, em absoluto pé de igualdade, com as unidades das demais Armas e serviços, à repartição dos conscritos de cada classe.

A nosso ver, os resultados alcançados decorrem, não de causas externas mas de fatores internos. O ambiente de trabalho técnico em que se vive nessas unidades atua entre os recrutas como poderoso incentivo ao aperfeiçoamento individual, sendo comum que o próprio recruta solicite, como privilégio, a oportunidade de frequentar os cursos de formação de tratoristas, motoristas, mecânicos, etc., já com a finalidade de virem a exercer a profissão adquirida na caserna, depois do licenciamento.

Outro poderoso incentivo ao esforço individual, que convém não esquecer, são os empregos bem remunerados conseguidos pelos companheiros das turmas precedentes.

O próprio autor destas notas, quando comandante da Companhia de Comando e Serviços de um desses batalhões, foi procurado, certa ocasião, por um recruta, rapaz simplório e de limitados recursos intelectuais, que lhe disse:

— "Sabe, capitão, o camarada que dormia na minha cama, no ano passado, deu baixa como tratorista e agora está trabalhando no DNER, com o ordenado de Cr\$ 80,00 por dia; eu queria que o senhor também me botasse para aprender o "ofício" de tratorista."

Por outro lado, esses camaradas de turmas anteriores atuam como verdadeiros informantes dos empregadores civis, pondo-os ao corrente das habilitações da turma em formação.

Como vemos, portanto, os batalhões de construção, além de estarem realizando a meritória tarefa de criarem uma reserva especializada e numerosa para o Exército, vêm constituindo, igualmente, ver-

dadeiro celeiro de mão-de-obra especializada para as organizações civis, nas regiões onde exercem suas atividades técnicas, não menos importantes para o desenvolvimento econômico e social dessas regiões.

No entanto, não é apenas no campo da formação de especialistas militares que elas atuam, pois igualmente intenso é o trabalho de formação de artífices civis. Estes, geralmente, começam a trabalhar nas unidades como aprendizes, particularmente nas oficinas regimentais, como balconistas dos armazéns reembolsáveis, como auxiliares do serviço de correio, ou outras atividades congêneres. Para esses, é verdade, não se organizam cursos especiais de formação e seu aprendizado decorre do exercício direto da profissão, sob as vistas e a orientação de operários mais antigos. Entretanto, nem por isso esse aprendizado é menos eficiente.

Aliás, outra faceta bastante interessante do trabalho da instrução nessas unidades, particularmente durante as primeiras aplicações do atual regime, foi a de que as unidades não dispunham de monitores militares para tôdas as qualificações a serem formadas. Teve-se, então, que apelar para monitores civis que, devidamente orientados pelos oficiais, apresentaram rendimento inteiramente satisfatório. Hoje, na verdade, esse recurso já foi pôsto à margem, visto que, nesses cinco anos de aplicação do regime de instrução, os batalhões já dispõem de monitores para tôdas

as especialidades. Entretanto, não poucos dos atuais monitores receberam instrução de velhos servidores civis, dedicados obreiros aos quais sobrava, em dedicação e boa vontade, o que minguava em qualidades militares.

É, portanto, inteiramente justificado o conceito que essas unidades souberam granjear nas localidades onde estão hoje sediadas, tanto do ponto de vista da eficiência técnica, de que têm dado as provas mais irretorquíveis, como do ponto de vista da formação de especialistas, dos quais o Brasil, na era de industrialização acelerada que vive, tem cada vez maior avidez.

Não há, assim, qualquer exagêro na legenda de "celeiro de Especialistas", com a qual cognominamos os Batalhões Rôdo-ferroviários, cujas atividades repercutem, simultânea e poderosamente, em dois setores de ação, dos mais importantes para o desenvolvimento e a segurança da Pátria, pelo menos no atual estado da conjuntura nacional: o da construção de boas e numerosas vias de transporte e o da formação de mão-de-obra especializada para a reserva do Exército e para a indústria nacional.

Saudemos, pois, com orgulho, os denodados companheiros rôdo-ferroviários, cujo trabalho anônimo, proficiente e constante há de constituir, certamente, fator de relêvo na construção de um Brasil mais rico, mais feliz e mais seguro de seus destinos.

## Banco Indústria e Comércio de Santa Catarina S.A.

Agência do Rio de Janeiro

RUA VISCONDE DE INHAÚMA, 134-C — CAIXA POSTAL, 1239

END. TEL. "RIOINCO"

Telefone: 23-5928 — (Rêde Interna)

Gerência: 43-1112 — Diretoria: 23-0556

RIO DE JANEIRO

ABRA UMA CONTA NO "INCO" E PAGUE COM CHEQUE

(N. 6)