

NOSSOS BATALHÕES RÔDO-FERROVIÁRIOS

V — O emprêgo tático das unidades de construção

FERNANDO ALLAH MOREIRA BARBOSA,
Major de Engenharia

Creio que, dentro da atual estrutura do Exército brasileiro e em caso de mobilização, as unidades Rôdo-Ferrovíarios viriam a constituir o cerne da Engenharia dos mais altos escalões do Comando, isto é, das Engenharias de Corpo de Exército e de Exército.

É na suposição da veracidade dessa premissa que desejamos, hoje, tecer alguns comentários sôbre o emprêgo dessas unidades, em tempo de guerra, e sôbre aquilo que se poderia fazer, desde o tempo de paz, a fim de melhor capacitá-las para a ação em campanha.

Ninguém porá em dúvida que a passagem da paz à guerra constitui fase crítica para qualquer organização militar, pois nessa ocasião se patenteiam, em tôda a brutal realidade dos fatos concretos, as falhas de organização, as deficiências de instrução e as incapacidades pessoais.

Assim, se desejamos que nossos Batalhões Rôdo-Ferrovíarios possam vir a constituir eficiente instrumento de ação militar, tal como têm representado eficaz elemento de ação, em tempo de paz, precisamos, desde já, pensar em como vamos empregá-los, em que estrutura de Comando vamos integrá-los, de que meios vamos dotá-los e quais as missões que vamos atribuir-lhes, no tempo e no espaço.

Não é nossa intenção, mesmo porque fugiria de muito ao âmbito dessas considerações, propor uma solução para todos êsses problemas; isto é tarefa que exigirá longo e

minucioso trabalho dos órgãos responsáveis por nossa doutrina de guerra. Nosso único propósito é chamar a atenção dos companheiros para a existência do problema e indicar algo que se pode fazer, no domínio dos fatos concretos, por forma a facilitar a tarefa dos órgãos superiores e, inclusive, fornecer dados básicos para o trabalho destes.

Admitido como ponto pacífico e pressuposto de que das unidades de construção, de tempo de paz, surgirão as engenharias de Corpo de Exército e de Exército, em tempo de guerra, o principal trabalho a ser empreendido será chegar ao estabelecimento de uma dosagem de elementos de engenharia para cada provável Teatro de Operações e, conseqüentemente, à determinação dos encargos de mobilização que devem ser atribuídos a cada uma das unidades de tempo de paz.

Entretanto, para que se possa chegar a essa dosagem, que não é nem poderia ser uniforme para todos os Teatros de Operações, mister se fará um exame de situação para cada um dos prováveis Teatros de Operações, versando, particularmente, sôbre os seguintes factôres :

1º) **Hipóteses de Guerra** : Realmente, a dosagem dos meios de engenharia, nos escalões Corpo de Exército e Exército, em determinado Teatro de Operações, depende, visceralmente, das hipóteses de guerra admitidas como possíveis nesse Teatro. A formulação des-

sas hipóteses implica, desde logo, na definição de um inimigo provável a ser enfrentado e na escolha de uma atitude a ser assumida, pelo menos inicialmente.

Por outro lado, a definição do inimigo provável se reflete, imediatamente, na questão das missões a serem confiadas à Engenharia do Teatro, pósto que é de aceitar que se conhecerão certos fatos sôbre esse inimigo, como sejam: uma estimativa do volume dos meios de que dispõe, sua doutrina militar e os processos de combate que não de sua preferência.

Além disso, o exame dessas informações sôbre o inimigo provável, efetuado segundo os moldes clássicos do raciocínio cartesiano, mostrará as possibilidades que se devem emprestar ao adversário e, conseqüentemente, mostrará que trabalhos deverão ser solicitados à Engenharia, a fim de que tais possibilidades sejam limitadas, o mais possível. Por exemplo, quando se sabe que o adversário dispõe de fortes contingentes de forças blindadas e mecanizadas, a questão dos obstáculos assumirá papel de particular relevância, bem como o planejamento de sucessivas linhas de defesa. Se, ao contrário, tivermos que conceder ao inimigo a possibilidade de empreender operações anfíbias, já nossa principal preocupação será a construção de obstáculos de praia e a criação de vias de transporte capazes de permitir a concentração rápida de meios de defesa no local ou nos locais onde tiverem lugar essas ações. Já a posse, pela inimigo, de fortes meios aeroterrestres criará preocupações de natureza completamente diferente, que condicionarão, também, missões específicas para a Engenharia.

2º) **O Terreno:** O estudo do terreno abrangido pelos diferentes Teatros de Operações tem, igualmente, uma importância que será inútil querer diminuir ou obscurecer.

Quando combinado com as hipóteses de guerra admitidas, é o exame do terreno que nos dirá "Onde" a Engenharia cumprirá as missões

que lhe couberem, no conjunto das ações das forças terrestres.

Por outro lado, será a natureza do solo que irá indicar o tipo dos trabalhos a executar. Também a questão dos recursos locais disponíveis, que é fator de primordial importância para a Engenharia, está ligada, diretamente, ao terreno, particularmente no que concerne ao revestimento vegetal e às instalações industriais. É inteiramente intuitivo que, em regiões florestais, a Engenharia encontrará grande facilidade para se desincumbir de missões como a construção de pontes de circunstância e a criação de depósitos cobertos.

Cumprе ressaltar, igualmente, que a natureza do solo pode ter reflexos muito ponderáveis na espécie e na quantidade do equipamento a ser atribuído às unidades. Assim, para uma Engenharia que deva realizar trabalhos de terraplenagem em solos rochosos, é claro que se deve prever uma substancial dotação de compressores de ar, de perfuratrizes e de explosivos, que pode ser eliminada, ou, pelo menos, muito reduzida, caso as obras devam ser feitas em terrenos argilosos; já os solos arenosos, por sua vez, exigem, freqüentemente, revestimentos complementares para evitar desabamentos e as unidades que aí devam operar necessitam possuir material próprio e ter experiência da construção de tais revestimentos.

Um outro elemento, que não pode ser pósto à margem, principalmente quando se estudam as missões a serem confiadas à Engenharia, são os recursos demográficos da região, uma vez que isso condiciona os recursos de mão-de-obra local, fator preponderante em todo planejamento de Engenharia, seja na paz, seja na guerra.

3º) **Trabalhos de Conjunto:** Além das missões executadas na zona de combate, em proveito das forças em operações, a Engenharia pode ser chamada a ocupar-se de outros misteres, na própria zona do interior. Ainda recentemente, quando da II Guerra Mundial, a Engenharia norte-americana recebeu uma

missão desse tipo — a construção da estrada para o Alaska. Se os trabalhos dessa natureza são muitos, forçosamente influirão na percentagem de Engenharia entre as forças mobilizadas e exigirão a criação de uma "Engenharia de Zona do Interior".

Entre nós, uma missão dessa espécie, que se poderá prever, sem grande dificuldade, para a nossa Engenharia, será a criação de centros de treinamento, pois é óbvio que não se pode pensar em lançar ao combate unidades de formação recente, sem um período de treinamento mais ou menos longo.

Quando da organização da FEB, a nossa falta de campos de instrução ficou bem patente e só foi solucionada porque tratava-se, então, de somente uma DI. Em caso de mobilização geral, o problema assumirá proporções muito maiores e exigirá providências de larga envergadura.

Talvez fôsse o caso, como aliás já tem sido lembrado repetidas vezes, entre nós, de se criar, desde o tempo de paz, uma adequada rede de campos de instrução, que formariam uma verdadeira infraestrutura, capaz de se expandir para se transformar em uma densa rede de centros de treinamentos, mediante a construção de pavilhões adicionais para o alojamento da tropa.

Outra série de trabalhos de conjunto, a serem executados na zona do interior, dirá respeito, certamente, à construção de aeródromos, melhoria de instalações portuárias e complementação da rede de transportes terrestres.

Cumprе ressaltar, desde logo, que os Batalhões Rodoviários, tal como estão organizados, atualmente, podem, pela grande capacidade de enquadramento de mão-de-obra civil de que são dotados, executar tôdas essas missões em excelentes condições de rendimento e economia.

4º) **Natureza das Missões:** Dentro de cada provável Teatro de Operações, levadas em conta as possíveis hipóteses de guerra, os efetivos que aí se pretende fazer ope-

rar e as influências do terreno, é preciso considerar, do ponto de vista da Engenharia, a natureza e o volume dos trabalhos que lhe devam ser confiados. Isso terá reflexos imediatos sobre o equipamento e as dotações de material das unidades. Assim, se pretendermos encarregar a Engenharia da organização de uma posição de 2º escalão, em local onde o terreno se apresenta rochoso, é evidente que as unidades previstas para o trabalho terão de receber meios para a escavação em rocha em proporção muito maior que a normal; igualmente, suas dotações de explosivos terão que ser majoradas. Ao contrário, se a unidade tem previsão de emprêgo em zona onde há abundância de bosques ou florestas, é claro que os compressores de ar devem desaparecer de sua relação de equipamento, a fim de dar lugar às serras mecânicas e outros tipos de material apropriado para o beneficiamento de madeira.

O que não resta dúvida, porém, é que as unidades devem ter organização e equipamento adequado ao tipo de missão que terão de desempenhar, embora não pretendamos ir ao exagêro de preconizar a criação de tôda a imensa gama de unidades especializadas de Engenharia, que integrou as Engenharias de Corpo de Exército e de Exército das forças norte-americanas, na Segunda Guerra Mundial. Isso, além de estar materialmente fora de nossas possibilidades financeiras, criaria um quadro demasiado rígido — por muito especializado — para o emprêgo das unidades de Engenharia.

A nosso ver, devemos tender para um tipo de unidade mais flexível, capaz de executar missões variadas. Quando muito, devemos admitir que tais unidades recebam, em certos casos, o reforço transitório de determinados equipamentos especiais, subentendendo-se que sua instrução lhes permitirá usar êsse equipamento com bom rendimento. Aqui, precisamente, cabe abandonarmos o terreno mais ou menos abstrato das elucubrações teóricas, que vimos palmilhando, para des-

cermos ao "terra-terra" das coisas práticas e tangíveis.

É evidente que esse tipo de unidade flexível, para o qual devemos tender, não pode ser improvisado da noite para o dia, nem muito menos "tirado do bôlso", como se faz na montagem dos temas de instrução. Ele só poderá surgir mediante um intenso trabalho, desde o tempo de paz, no campo da organização e da instrução.

E, a ser verdade a premissa, sobre a qual temos baseado tôdas as nossas considerações, de que caberá aos Batalhões Rôdo-Ferrovíarios fornecer os elementos para a organização dessas unidades, compreende-se, sem muita dificuldade, a necessidade de orientá-los nesse sentido, desde o tempo de paz. Para isso, é preciso que eles passem a atuar em setores mais amplos de atividades, em vez de ficarem confinados ao mero campo das construções rôdo-ferrovíarias, como tem acontecido até hoje.

Não se pode contestar que o emprego de unidades de construção em trabalhos contra as sêcas, no Nordeste, já constitui um alargamento, proveitoso e desejável, no campo de ação dessas unidades. Entretanto, nada foi feito, até hoje, no setor vital das instalações, onde se situam boa parte das missões das Engenharias de Corpo de Exército e de Exército, sem falar que a esse campo pertencerão, também, grande número dos trabalhos de conjunto a que nos referimos mais atrás.

Há de dizer-se que os Batalhões Rôdo-Ferrovíarios já executam trabalhos de instalações em seu próprio proveito, quando constróem seus acantonamentos ou os acantonamentos de suas companhias destacadas. Isso é uma verdade incontestável e pretendemos mesmo, em um dos próximos artigos desta série, acompanhar, passo a passo, a construção de um desses acantonamentos; será interessante ver como eles surgem, desde a escolha do local até o planejamento das edificações e sua utilização. Entretanto, tais empreendimentos, executados no interior das unidades, carecem

daquele aspecto de conjunto, que caracteriza uma obra de vulto; so-frem, como não podia deixar de ser, as injunções da vida da unidade e da missão em curso.

Cremos que seria muito proveitoso encarregar uma de nossas unidades da construção de uma missão dessa natureza.

A essa altura, não faltarão companheiros que nos venham lembrar o fato de o Batalhão Vilagran Cabrira haver trabalhado na construção da Vila Militar do Distrito Federal. Não há dúvida de que isso constituiu missão inteiramente acorde com os princípios que vimos defendendo, mas ocorre que o fenômeno se passou em âmbito muito restrito e já perdeu todo o valor, do ponto de vista militar. Realmente, só um batalhão foi empregado e isso ocorreu há cêrca de 40 anos, de modo que os indivíduos que participaram do trabalho já atingiram a idade da indisponibilidade militar e, conseqüentemente, já foram eliminados dos quadros da reserva do Exército.

Precisamos, portanto, renovar a tentativa e, sobretudo, dar-lhe continuidade no tempo, para que não se repita o fato de desaparecerem elementos, certamente valiosos e, principalmente, difíceis de encontrar no meio civil.

Por que não se entrega a construção das instalações do Campo de Instrução Marechal Hermes a um batalhão de construção? A missão existe, é de singular importância para a instrução da tropa da 5ª Região Militar e é uma pena que sua solução vá sendo protelada, com reais prejuízos para o rendimento do treinamento militar de tôda uma Região Militar, que, dessa forma, se vê privada do local para a realização dos grandes exercícios de "combinação de armas", cuja importância ninguém discute ou põe em dúvida.

Ainda nesse mesmo campo de ação, falta-nos, até hoje, um catálogo de projetos padronizados de instalações, tal como existe no Exército norte-americano.

Na prática, essa lacuna significa que, cada vez que temos de executar uma obra de instalações, somos obrigados a fazer um projeto novo, com a conseqüente perda de tempo.

A nosso ver, já era mais que tempo de a DOFE haver preenchido esse vazio, se necessário, com a colaboração dos elementos técnicos em serviço nos Batalhões Rôdo-Ferrovíarios.

Outro setor onde, segundo nos parece, não estamos tirando o melhor partido das atividades das unidades de construção é no que tangue à elaboração dos dados de base para planejamentos. Nossos vademécuns são meras traduções de congêneres estrangeiros, quando a verdade, pelo menos no que se refere às vias de transporte, é que já estamos em condições de realizar trabalho próprio, com dados inteiramente baseados na capacidade produtiva do nosso homem, nas condições de trabalho em nosso clima etc. Afigura-se-nos que seria muito interessante se cada batalhão, através de seu S-3, coligisse dados reais, observados nos serviços a cargo da unidade, sobre o rendimento dos diversos serviços, sobre processos de trabalho, organização de canteiros de trabalho etc. Tais dados, centralizados na Diretoria das Armas, poderiam dar lugar organização de vademécuns exequíveis, cujos índices realmente se verificassem na prática, além de ressaltarem os pontos onde o rendimento se situava abaixo do mínimo aceitável e, portanto, onde seria de exigir-se um esforço de aperfeiçoamento maior.

Por outro lado, a participação das unidades de construção nas manobras no terreno, com tropa, poderia ensinar experiências muito úteis sobre o papel dessas unidades nas operações ativas, particularmente no que concerne à sua dosagem em cada provável Teatro de Operações e às missões que lhes poderão ser confiadas.

Seria muito interessante que, aproveitando-se a oportunidade dessas manobras, alguns dos batalhões

fôssem encarregados de trabalhos de instalações ou de barreiras, em condições tão aproximadas quanto possível das de guerra. Por exemplo, algumas dessas unidades poderiam ser encarregados da execução, no terreno, de um plano de barreiras, com a construção real dos obstáculos previstos, salvo, como é óbvio, as destruições que, entretanto, poderiam ser figuradas por pequenas cargas fumígenas, que dessem a impressão exata do momento em que a destruição teria sido realizada, sem, entretanto, danificar obras permanentes importantes.

A esse respeito, precisamos não esquecer a vital significação desse pormenor, aparentemente destituído de relevância, que é a exata repartição das responsabilidades pelo acionamento das destruições em campanha. Foi por haverem falhado nessa minúcia de execução, que os franceses entregaram numerosas pontes aos alemães, em 1940, e foi por igual motivo que os norte-americanos se apossaram da ponte de Ramagem, quando do retorno ofensivo dos aliados, em 1944.

Sabemos, perfeitamente, que as improvisações sempre dão péssimos resultados na guerra. Por que, então, não procurarmos estabelecer uma doutrina fundamentada em dados objetivos e reais, desde o tempo de paz? Não nos faltam, para tanto, elementos de pesquisas nem oficiais de Estado-Maior, capazes de interpretar e aproveitar os resultados desses estudos. É, portanto, o caso de pormos mãos à obra, aproveitando o conhecido pensamento de Bergson, segundo o qual "a única maneira de se chegar a algum lugar é pôr-se na estrada e começar a andar".

Nessa mesma ordem de idéias, julgamos que também seria muito proveitoso se os nossos institutos de ensino militar, particularmente a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, chamassem a si o estudo do problema, inclusive montando temas especiais para seu exame na carta e, se possível, no terreno.

Nunca devemos esquecer que, no passado, no maior conflito armado em que nos envolvemos, foi um trabalho da Engenharia, decidido com oportunidade e compreensão da situação e executado com proficiência e patriotismo — a construção da estrada do Chaco — o fator que, isoladamente, talvez mais tenha contribuído para a conclusão vitoriosa da guerra. Se a nossa Engenharia de 1869, armada simplesmente de foices, machados e pás, pôde realizar um feito de tanta significação, não havemos de ser nós, os herdeiros de Vilagran, Arouca e Argolo, que, dotados de meios muito mais poderosos, de “bulldozers”, compressores de ar, explosivos potentes, havemos de nos deixar ultrapassar, doutrinariamente, pela adoção de atitude acomodatória e negligente, em lugar de procurar manter-nos, permanentemente, à altura das missões que o futuro nos possa reservar.

Nossas unidades de Engenharia têm sido chamadas, no passado como no presente, a prestar seu concurso à solução de problemas vitais da nacionalidade; em tôdas as oportunidades, em que isso tem acontecido, se têm havido com patriotismo e proficiência. Entretanto, precisamos estar atentos, para que isso não nos conduza a uma atitude de tecnicismo abstrato, que poderia ser fatal para nossas ações em campanha. Precisamos, sobretudo e principalmente, conservar nossa qualidade de arma combatente altamente especializada e capaz; instrumento preponderante na execução da vontade do comando e, portanto, da consecução da vitória.

Ouvimos, há alguns anos, de um dos nossos chefes militares, uma frase que nos calou profundamente no espírito de tenente. Segundo êsse chefe, depois oficial general do nosso Exército, “teríamos um “brilhante quadro de engenheiros, mas não uma Arma de Engenharia”. Com essas palavras, queria êle anatematizar a tendência observada em alguns companheiros, no sentido da procura de satisfações pessoais no campo da engenhosidade e da

técnica, de preferência à preocupação com o aperfeiçoamento e com a divulgação dos processos de combate da arma. Realmente, houve época, entre nós, em que nenhum oficial de Engenharia se julgava à altura de sua missão, enquanto não houvesse enriquecido o nosso Regulamento de pontes de circunstância com um novo modelo de passadeira ou de ponte, que passava a ser conhecido como a “ponte de Fulano” ou a “ponte de Beltrano”. Felizmente, já podemos considerar essa fase como inteiramente ultrapassada e, hoje, as preocupações intelectuais dos camaradas da Arma se situam, com muito maior intensidade, no campo do emprêgo da tropa de Engenharia no combate, pôsto que tal assunto consistiu uma das novidades das campanhas da Segunda Guerra Mundial.

Hoje, o que se aspira é a repetição das façanhas da Engenharia de combate alemã, como a conquista do forte de Ebem-Emael e outras.

Tudo isso está, naturalmente, muito certo e é inteiramente desejável, mas precisamos, igualmente, evitar uma visão deformada do problema, pois as ações de combate da Arma representam, apenas, um setor — e não o mais comum — de sua atuação no campo de batalha.

Apesar de todo seu moderno armamento, de sua especialização no assalto a fortificações permanentes e do seu valor como Arma de apoio, a Engenharia ainda é, preponderantemente, a “Arma do Trabalho”. É no setor das vias de comunicações e da construção de instalações que se encontram suas missões mais comuns e mais significativas.

Sem menosprezarmos a atuação da Engenharia na linha de frente, apoiando, decisivamente, a infantaria, a cavalaria ou os carros de combate, não devemos perder de vista que essa atuação representa, simplesmente, uma parte das missões da Engenharia e que, na zona de retaguarda dos Corpos de Exército e dos Exércitos é que ela encontra seu melhor campo de ação e onde sua atividade tem reflexos mais

profundos na conduta das operações.

É para essa Engenharia, lúdica sucessora daquela que construiu a estrada do Chaco, que desejamos chamar a atenção dos companheiros dedicados ao estudo dessas questões e dos chefes que têm a responsabilidade da decisão.

Não foi nossa intenção, ao escrevermos estes comentários, indicar soluções ou apregoar a descoberta da "pedra filosofal" do emprêgo tático das Unidades de Construção da Engenharia. Nosso único intento, e nos daremos por satisfeitos se o alcançarmos, foi mostrar que o problema existe, tem singular relevo para a eficiente atuação de nossas forças terrestres no combate e merece ser estudado sem idéias preconcebidas e sem rigidez de atitude.

Também gostaríamos que nossos despreziosos comentários de hoje servissem para abrir o debate do assunto entre os companheiros que, pela inteligência, pelos estudos já realizados e pelo permanente apego à profissão escolhida, estejam em melhores condições para procurar-lhe a solução mais adequada e mais condizente com os interesses da coletividade.

Estamos inteiramente certos de que não faltarão aqueles que se apercebam da significação do problema, em suas múltiplas e variadas facetas, e que envidarão todos os esforços, com dedicação, desprendimento pessoal e patriotismo, para que, se precisarmos jogar os destinos da Pátria no campo de batalha, no revide a uma agressão, na defesa dos postulados da civilização, base de nossa formação nacional ou no cumprimento de sagrados compromissos assumidos, possamos fazê-lo com as maiores possibilidades de êxito, dentro dos recursos de que dispusermos ou que pudermos lançar ao campo da luta.

Realmente, já é mais do que tempo de banirmos de nosso vocabulário militar a expressão "dá-se um jeito". Ela traduz uma mentalidade empírica e superficial, que pode conduzir ao desastre irremediável.

O triste exemplo da França, em 1940, aí está para testemunhar a veracidade da afirmativa.

Os Exércitos realmente eficientes são os que aproveitam os períodos de paz para o estudo, o exame e o aperfeiçoamento de seus instrumentos de combate, a fim de que em chegada o momento, tenham as melhores possibilidades de vitória.

O nosso regulamento de operações, relativamente moderno, já incorporou à nossa doutrina a maior parte dos ensinamentos oriundos da última Guerra Mundial. Nele, o papel da Engenharia está bem caracterizado em tôdas as faces do combate.

Resta, portanto, adaptar as normas do emprêgo das unidades de construção às suas diretrizes gerais. Isso só poderá ser feito mediante um trabalho persistente e objetivo de pesquisa, de experimentação e de adaptação.

Essa ingente tarefa está à espera dos companheiros da Arma, certamente cômicos das responsabilidades que lhe cabem, na solução desse magno problema, que não atinge unicamente a Engenharia, mas diz respeito à própria aptidão de nossas forças terrestres para as operações em campanha.

Faz-se mister, porém, que nossas atividades, nesse campo do conhecimento militar, não venham criar entraves à obra que vem sendo desenvolvida pelos Batalhões Rôdo-Ferrovários, no que diz respeito à construção de boas e abundantes vias de transporte, capazes de acelerarem a circulação econômica, política e social da nação e, dessa forma, criar-lhe melhores condições de segurança e de progresso.

Sem a menor dúvida, a tarefa é digna dos esforços que exigirá para sua realização, mas os frutos a colher são, também, abundantes e compensadores, cheios de promessas risonhas para o futuro e a segurança da Pátria.

Vale a pena, pois, tentarmos esse trabalho de realização, que é, outrossim, tanto obra de execução como esforço de metodização e de

planejamento; no qual há lugar para a conjugação das ações de todos os escalões hierárquicos; do qual, finalmente, pode resultar uma Engenharia mais coesa e mais capaz, tanto para as operações de guerra como para os profícuos empreendimentos da paz; não só para as atividades destrutivas do combate, como para o esforço criador que gera a riqueza, o bem-estar social e o progresso.

Antes de terminarmos, restam algumas palavras a dizer sobre a unidade básica de emprêgo, a ser adotada para a Engenharia de construção.

Na Segunda Guerra Mundial, a regra foi a utilização de companhias especializadas independentes, pelo menos no caso dos Exércitos das Nações Unidas. Como, ao que tudo indica, no caso de nos empenharmos em um conflito de proporções mundiais, teremos que combater ao lado de outros aliados, é provável que venhamos a ser influenciados pela organização vigente entre esses companheiros de luta.

Na paz, entretanto, como elemento de instrução e de experimentação, não cremos que a solução das companhias isoladas seja a que melhor se coaduna com a situação, a mentalidade e o espírito nacionais.

Em primeiro lugar, muitas companhias isoladas significam, como compreende-se sem grande dificuldade, dispersão de recursos e de equipamento, subdivisão de atribuições e multiplicidade de instalações. Em um país como o nosso, onde a carência de recursos materiais é a regra, o simples enunciado dessas condições é suficiente para desaconselhar a solução. Há, porém, outros fatores, de ordem moral, intelectual e administrativa, que convergem para o mesmo ponto, concorrendo para mostrar as vantagens de uma solução mais centralizada. A vida das companhias independentes de comunicações tem mostrado, à sociedade, que os comandos de capitão raramente conseguem impor-se à consideração dos escalões hierárquicos mais elevados, além de gerarem

problemas internos bastante ponderáveis, uma vez que, sendo o comandante e seus subalternos, geralmente, contemporâneos do curso de formação, falta ao primeiro a indispensável ascendência moral sobre os demais, único elemento capaz de garantir um bom clima disciplinar na unidade.

Pelo mesmo motivo, a instrução dos quadros se ressentente, pois falta aos instrutores a necessária superioridade intelectual sobre os instruídos.

Tem havido exceções a essa regra, mas estas apenas servem para confirmar o caso geral, segundo o conhecido aforisma popular.

E, como nos trabalhos de planejamento devemos operar com base nos elementos "médios e correntes", isso nos leva à convicção de que, no caso particular do Brasil, a melhor organização de paz para a Engenharia de Construção é a de Batalhões.

Evidentemente, tais batalhões devem ser capazes de, em tempo de guerra, se desdobrarem em companhias independentes, mas isso constitui, apenas, um pormenor, sem maiores repercussões.

Também podemos aceitar que, no interesse da instrução e do melhor aproveitamento do material, sejam organizados batalhões de subunidades heterogêneas, pôsto que é a prevalência do comando de oficial superior, em suas relações com os órgãos superiores e em suas relações internas com os subordinados, o que nos leva a preferir a organização por batalhões a das companhias independentes.

Por outro lado, em nada fere o raciocínio básico o fato de, em tempo de paz, vários desses batalhões serem grupados sob um comando único, tal como aconteceu, recentemente, com as unidades criadas no Nordeste. Isso, além de permitir que a unidade básica de emprêgo continue a ser o batalhão, redundará, concomitantemente, na formação de preciosas reservas de Comandos de Grupamento de Engenharia, pois é sabido que, na guer-

ra, tais grupamentos são, freqüentemente, organizados.

Resta, finalmente, uma última observação: a necessidade de a organização e a instrução dos elementos de Comando dos Grupamentos de Engenharia, organizados por imposição das contingências das missões de trabalho de paz, levarem em consideração a possibilidade de virem êles — total ou parcialmente — a fornecerem meios de enquadramento para a organização de Brigadas Especiais de Engenharia, caso algum dia venhamos a ter necessidade de possuí-las.

Creemos haver fornecido aos camaradas da Arma, sem dogmatismo e sem idéias preconcebidas, elementos de raciocínio suficientes para um proveitoso trabalho de meditação, do qual poderá resultar, para o Exército brasileiro, a posse de uma Engenharia nos moldes mais modernos e atualizados que se conhecem, no momento, e dotada, por outro lado, de uma flexibilidade estrutural que lhe permitirá incorporar quaisquer novos progressos sur-

gidos no campo dos equipamentos especializados, da organização ou do armamento, sem perder sua dupla qualidade de arma combatente especializada e de eficiente instrumento de ação governamental, no campo dos empreendimentos técnicos de construção, em tempo de paz.

Creemos, dessa forma, haver atingido o objetivo que nos propusemos, de chamar a atenção dos camaradas e chefes para o problema do emprêgo tático das unidades de construção da nossa Arma de Engenharia. Aliás, é evidente que foge ao âmbito de nossa ação individual levar mais longe a procura de uma solução para o problema. Aí fica êle, pois, entregue à clarividência dos chefes responsáveis, a cuja capacidade nenhuma restrição se pode fazer, e à inteligência, à cultura e ao espírito militar dos companheiros da Arma, com os quais estaremos sempre prontos a cooperar e trabalhar em benefício de nossa Engenharia, de nosso Exército e — o que vem a dar no mesmo — de nossa Pátria comum.

**COMPANHIA PROGRESSO INDUSTRIAL
DO BRASIL**

FABRICA BANGU

TECIDOS FINOS

EXIJAM SEMPRE A MARCA



QUE GARANTE:

CÔRES FIRMES, PERFEIÇÃO E DURABILIDADE