

# A FORMAÇÃO DO OFICIAL DO EXÉRCITO

Cap. Eng. HOSTILIO X. RATTON FILHO

Um assunto sempre em foco e, no momento, bastante avivado, em decorrência da sanção da lei, que estabelece a "Nova Organização Básica do Exército", é o problema da Formação do Oficial.

Pela evolução dos meios da guerra, pelo aparecimento e necessidade de pesquisa e produção, de modernas e complexas armas e equipamentos, o campo militar ampliou-se e o Exército viu o aparecimento de novas e inúmeras missões, na paz e na guerra, que o obrigaram a criar cursos de especialização e aperfeiçoamento, para habilitar seus quadros. Assim, foram criados os cursos das escolas: Técnica do Exército, Instrução Especializada, Educação Física, Artilharia de Costa, Defesa Antiaérea, Classificação do Pessoal, Técnica de Ensino, etc. Todos sentimos, porém, que esses cursos são completamente estanques entre si e há, no modo do seu aparecimento e na atual manutenção dos seus currículos, falhas que vêm trazendo ao Exército inúmeros problemas de base.

A solução para isso é complexa e, naturalmente, o debate elevado, e a contribuição de cada um, para encontrá-la, só virá a auxiliar os órgãos encarregados de resolver esse problema urgente e de capital importância para o Exército.

A obtenção de oficiais deve iniciar-se nos Colégios Militares que, para isso, seriam disseminados pelo Brasil, nas cidades de maior importância. O sistema de ingresso nesses colégios seria idêntico ao do ingresso no Colégio Militar do Rio de Janeiro.

No ciclo ginásial, seriam introduzidos assuntos de Instrução Militar

primária, convenientemente distribuídos pelos quatro anos ginásiais e dosados, de acordo com a capacidade física e intelectual dos jovens de 10 a 15 anos (currículo aproximado ao dos antigos "Centros de Instrução Pré-Militar").

No ciclo colegial, o curso já deve ser orientado para a finalidade de formação dos futuros oficiais. A parte de Instrução Militar, em princípio, será idêntica à dada no atual 1º ano da A.M.A.N. (naturalmente dosada pelos três anos, de acordo com a idade).

Para ingressar na Escola Militar, os jovens formados nos colégios Militares serão submetidos a exame de seleção física e moral e a testes psicológicos (só se fará exame de seleção intelectual, quando o número de candidatos ultrapassar o número de vagas previsto).

No 1º ano da Escola Militar, todos os cadetes terão o mesmo currículo, devendo, na chamada parte de instrução prática, serem dadas, em princípio, todas as instruções militares comuns, atualmente dadas nos 2º e 3º anos da A.M.A.N.

Após cursarem o 1º ano, os cadetes escolherão o quadro em que pretendem ingressar, que serão os de Infantaria, Cavalaria, Artilharia, Engenharia, Comunicações, Intendência e Engenheiros Industriais e Geógrafos.

Cursarão, já no quadro, mais três anos, onde se tornarão aptos a desempenhar as funções específicas do seu quadro (convém lembrar que as armas de Engenharia e Comunicações são necessariamente "técnicas", para cumprimento de suas missões, e o currículo de formação de seus oficiais deve abranger, em



princípio, respectivamente, também os currículos atualmente constantes nos cursos de Construções e Comunicações da Escola Técnica do Exército).

Deve-se evitar, ao máximo, os pequenos cursos de especialização, hoje existentes, procurando, sempre, incluir o seu assunto no currículo da Escola Militar (esses cursos são freqüentados por uma pequena minoria e muitas vezes, os que nêles passam não desempenham funções de aplicação desses cursos, por questões de quadro de organização e motivos vários).

No pósto de Capitão, os oficiais passarão por um Curso de Aperfeiçoamento e, em seguida, após um ou dois anos de freqüência nesse Curso, poderão ingressar, por intermédio de concurso, na Escola de Comando e Estado-Maior, que possuirá cursos, com assuntos e durações diferentes, para os diversos quadros, conforme forem as necessidades de cada quadro.

Poderão, ainda, existir cursos de especialização, em pequeno número, quando fôr realmente imprescindível a sua existência, e não ser possível a inclusão desses assuntos nos currículos da Escola Militar e no Curso de Aperfeiçoamento. Essa simplificação irá poupar esforços que serão aproveitados para a organização de apostilhas de todos os assuntos militares e técnicos, desde os dados no Colégio Militar, até os ministrados na Escola de Comando e Estado-Maior, em fôlhas amovíveis e sempre atualizadas, à semelhança das atuais publicações do Estabelecimento Gen. Cordeiro de Farias, que serão adquiridas obrigatoriamente pelos oficiais.

Com o sistema de formação de oficial acima, obteremos as seguintes vantagens:

O Exército contribuirá, pelos Colégios Militares, em maior disseminação do ensino secundário e preparatório no Brasil;

Teremos formação de reservistas, para as diversas graduações, economicamente, com os formados nos Colégios Militares e que não desejarem seguir a carreira militar;

Aparecerá assistência social de ensino, para os filhos de militares, nos quatro cantos do País;

Haverá maior e melhor seleção para obtenção de oficiais, pela existência de maior tempo em estudo, sob regime militar e por ser a formação mais racional e objetiva;

Elevará o prestígio da Escola Militar, que deve ser a única Escola de formação de oficiais da ativa;

Teremos a formação do oficial, definitivamente, quando ainda moço, sendo maior o seu tempo de trabalho em prol do Exército;

Haverá maior número de oficiais na tropa, nas fábricas, nos estabelecimentos, etc., continuamente, atualizados com os assuntos militares e técnicos, pelo sistema de apostilhas adotado;

A formação do oficial torna-se menos dispendiosa do que atualmente, quando encontramos centenas de Tenentes, Capitães e Maiores cursando escolas de formação, percebendo vencimentos e vantagens, que ascendem Cr\$ 15.000,00 a 17.000,00;

Aparecerá a noção de quadro e, conseqüentemente, o espírito de quadro, que tantas vantagens traz ao melhor cumprimento dos deveres;

Não teremos, no futuro, os aparentes injustos desníveis dos quadros, para promoções, causados pelo êxodo de oficiais para os atuais quadros técnicos, como acontece atualmente, e que redundaram em lei discutida e de vantagens incertas;

Não haverá a possibilidade de vermos um oficial da Arma de Engenharia, com alguns anos de trabalho em Batalhões de Construção, cursando a especialidade de Armamento Industrial na Es.T.Ex., ou um oficial da Arma de Infantaria, com o curso de Motomecanização, cursando a especialidade de Química Industrial na Es.T.Ex.;

O conceito de hierarquia se tornará mais sólido, por ser impossível encontrarmos, como atualmente, 2º Tenentes e Majores tirando o mesmo curso, na mesma ocasião, pois é fato constatado que a freqüência continuada, em um curso, nivelará, naturalmente, os postos,



o que acarreta um conseqüente relaxamento na hierarquia, que é base em qualquer organização, quanto mais em uma organização armada;

O Exército ficará preparado para a futura e inevitável unificação das Forças Armadas, premida pelas necessidades de melhor defesa da Pátria.

Provavelmente serão apontadas desvantagens ao sistema acima. Vejamos, pois, alguns pontos, que, à primeira vista, poderão dar essa impressão:

Os oficiais dos quadros de Engenheiros Industriais e Geógrafos não sofrerão as influências benéficas e militarizantes do Corpo de Tropa.

Ora, após os Cursos do Colégio e Escola Militares, êsses oficiais devem ter adquirido (e, para isso êles nêles passaram) o "espírito militar" necessário. Fora disso, não há outra vantagem racional, que possa ser apontada, na passagem dêsses oficiais por Corpo de Tropa;

Para que as Armas de Engenharia e Comunicações serem tão "técnicas"? É bastante lermos as missões dessas armas, em qualquer livro militar, para compreendermos essa necessidade;

É impossível a formação de Oficiais dos quadros de Engenheiros Industriais e Geógrafos e dos das Armas de Engenharia e Comunicações, do modo proposto, na Escola Militar, pelo avantajado número de assuntos que êles necessitam sejam ministrados.

Creemos que aí, também, não haverá problema. Uma vez que o cadete já vem do Colégio Militar com um curso (ciclo colegial e preparatório) que o começa a preparar, objetivamente, para a carreira militar, e com a conveniente e radical reestruturação dos Cursos da Escola Militar, parece-nos bastante possível a formação de oficiais capazes, na Escola Militar, para todos os quadros aqui citados. O curso de aperfeiçoamento, por sua vez, também visa solucionar êsse problema. Convém lembrar, ainda, que a prática traz a experiência, que é grande mestra, e não podemos esquecer a sua contribuição, na me-

lhor obtenção de profissionais. Com bastante lógica, cremos ser mais experimentado um Major engenheiro, formado quando cadete, a outro, formado quando Capitão.

A Escola Militar não tem meios para formar os oficiais Engenheiros Industriais e Geógrafos.

Dêem-lhes os meios. Terrenos não lhes faltam, para novas construções, se fôr preciso; o material necessário facilmente poderá ser levado para lá; o clima é excelente; há a proximidade de Fábricas Militares (como Piquete), de Volta Redonda, do Centro Técnico de Aeronáutica e dos Centros Industriais do Rio, S. Paulo e Belo Horizonte. Quanto ao pessoal, isso não poderá ser levado em conta, pois é apenas uma questão de transferência. Outras objeções, que poderiam ser apontadas, o seriam, também, para os cursos combatentes e, portanto, só a existência da A.M.A.N. em Agulhas Negras, devidamente estudada e escolhida, põe-nas por terra.

Para determinados quadros, não há necessidade de quatro anos de curso na Escola Militar.

Como já dissemos anteriormente, alguns dos inúmeros cursos de especialização e extensão existentes, deverão ser levados para a Escola Militar e, em conseqüência, para os quadros que tenham menores currículos, êsses assuntos podem ser-lhes acrescidos (ex-Classificação do Pessoal, Foto Informação, Material Bélico, Manutenção Orgânica, Guerra Química, etc.). Convém lembrar que a Escola Militar visa a formação de oficiais da ativa, e que êstes têm que possuir um grande cabedal profissional e intelectual, pois serão os futuros dirigentes de uma, não desejada, porém sempre provável, Nação em guerra.

O edifício formado pelos postos da hierarquia militar, tem a forma aproximada de um tronco de cone e, a saída de oficiais, para os quadros técnicos, vem corresponder à necessidade imposta pela Organização do Exército, para obtermos essa forma aproximada.

Ora, a criação de Colégios Militares trará, como conseqüência, o



aumento do quadro do Magistério do Exército e, sendo o recrutamento de professores, em geral, feito entre os oficiais da ativa, este quadro fará o papel atual do quadro técnico, sobre esse aspecto. Acresce que, com a criação dos quadros de Auxiliares da Administração e de Especialistas, haverá, como decorrência, uma sensível diminuição de funções, para os oficiais de Curso, nos postos subalternos.

O presente sistema importa em muitas modificações difíceis e demoradas, e poderá acarretar uma série de outros problemas.

É provável que apareçam problemas, mas haverá modificações que não tragam consigo pequenos outros problemas? Não cremos que as dificuldades sejam impecilhos à marcha de qualquer evolução, que venha a se tornar necessária.

Uma coisa, porém, é certa: a finalidade é formar, racionalmente e, sempre que possível, economicamente, bons oficiais e não adaptar a formação de oficiais a rotinas; e as dificuldades, que possam aparecer, devem ser removidas, para que o Exército esteja cada vez mais capaz na defesa da nossa querida Pátria.

## Restaurante À CABAÇA GRANDE

CASA DAS PEIXADAS

J. Machado

RUA DO OUVIDOR, N. 8 (Pertinho do Mar)

Tel. : 43-2240

Rio de Janeiro

NÃO ABRE AOS DOMINGOS E FERIADOS



## IMPORTÂNCIA DO CANAL DE SUEZ

Depois de haver servido durante 87 anos a fins pacíficos, o Canal de Suez quase provoca uma conflagração mundial. Embora as causas do conflito atual sejam essencialmente de ordem política, não se devem desprezar os aspectos econômicos e financeiros desta grande empresa, que é uma das posições-chave do transporte internacional.

Do ponto de vista puramente financeiro, a "Companhia Universal do Canal Marítimo de Suez", que após a construção se tornou proprietária e órgão de controle do canal, representa fenômeno único. Enquanto as outras poderosas companhias de transporte acusaram fortes oscilações e sensíveis perdas nos períodos de crise, a Companhia de Suez proporcionou continuamente bons dividendos. Os investimentos originais estão há muito tempo amortizados e os posteriores também constituíram rendosa aplicação.

Os seus investimentos totais não montam a uma quantia tão elevada como se poderia supor. De acordo com a avaliação feita pela própria empresa em seu último relatório, eles representam atualmente o valor de 1.118 milhões de francos-ouro (Suez é a única companhia do mundo que calcula ainda na base do antigo franco-ouro), isto é, cerca de 350 milhões de dólares. Os lucros líquidos atingiram 46,4 milhões de dólares em 1955 e nos anos precedentes foram quase tão altos quanto naquele último exercício. Em francos atuais, o ano de 1955 deixou um excedente das receitas sobre as despesas de 16.234 milhões de francos, dos quais 5.500 milhões se destinaram às reservas e 10.700 milhões (em cifras redondas) foram distribuídos aos acionistas das diversas categorias. Em síntese, o Canal de Suez, deduzindo-se os juros e amortizações sobre três bi-

lhões de francos de obrigações, distribuiu dividendos num total de 30,6 milhões de dólares, ou seja, 2/3 dos lucros líquidos e 30 % da receita bruta.

Sobre estas cifras se baseiam as afirmativas feitas do lado egípcio no sentido de que os lucros provenientes do tráfego no canal bastariam para financiar, durante 18 anos, a construção da represa de Assuan, mesmo depois de indenizados equitativamente os acionistas da companhia. Sob este aspecto, os técnicos ocidentais chegam a conclusões menos otimistas, cabendo salientar que a concessão da companhia deveria expirar legalmente em 1968, isto é, dentro de 12 anos.

### OS CAPITAIS FRANCESES E INGLESES

A Companhia de Suez inclui em seu nome oficial, como já mencionamos, a palavra "Universal". Isto se justifica perfeitamente quanto ao tráfego, aberto a todas as nações. O fundador da companhia, o diplomata francês Ferdinand de Lesseps, pretendia dar à empresa uma estrutura financeira verdadeiramente "universal", mas sua intenção não se concretizou. Quando Lesseps obteve em 1854 a concessão para a construção do canal, tentou em vão reunir capitais de todos os países, capazes de uma contribuição substancial. Em particular, o capital inglês, na época o mais poderoso do mundo, mostrava-se muito cético em face da empresa lançada de Paris. Seja por motivos comerciais, seja por políticos, notava-se hesitação, tanto em Londres como nas outras capitais, para participar deste negócio audacioso, iniciado sob a égide francesa.

A consequência foi que o capital fundador se compôs essencialmente



de duas partes: investimentos do capital privado francês e forte participação do Quediva (vice-rei) do Egito. A 26 de novembro de 1869, quando o primeiro navio passou pelo canal, a situação era a seguinte: o capital francês detinha 207 mil ações e o Quediva 177 mil. Apenas um número muito pequeno de títulos se achava em mãos de súditos de outras nações. A Companhia de Suez era, portanto, originalmente uma empresa franco-egípsia, com maioria de capital francês.

A situação modificou-se pela primeira vez quando, seis anos mais tarde, o Quediva se encontrou em dificuldades financeiras, tendo necessidade de vender suas ações. O comprador foi o governo britânico, que em 1875 adquiriu por 100 milhões de francos-ouro as 177 mil ações do vice-rei do Egito, Ismail. Ainda após essa famosa operação, o capital francês predominava, mas em consequência de vendas de títulos originalmente em mãos francesas e de compras do lado britânico, o capital inglês — público e privado — tomava pouco a pouco o primeiro lugar, sem ter contudo a maioria absoluta. Em fins de 1955 a situação assim se apresentava: das 487.002 ações "de capital", 196.034 pertenciam ao governo inglês, e das 362.898 ações "de jouissance" (\*), 157.470 ao capital inglês. A Companhia "Universal" de Suez é, hoje, portanto, financeiramente uma empresa franco-britânica.

Não obstante sua preponderância financeira, os ingleses jamais insistiram em dominar a administração da companhia. O fato de que o governo britânico era o maior acionista e que, além disso, até um mês atrás a Grã-Bretanha controlava militarmente a zona do canal, assegurava naturalmente a esse último país uma posição privilegiada. Entretanto, no seio da administração da Companhia predominava a França. No Conselho de Administração, composto de 32 membros, os franceses ocupam 16 lugares, os inglê-

ses unicamente nove; cinco foram concedidos aos egípcios, um aos americanos e outro aos holandeses. A presidência do Conselho cabe permanentemente a um francês, enquanto os ingleses ocupam, por tradição, a vice-presidência. A sede social da companhia encontra-se, desde a sua fundação, em Paris.

#### INVESTIMENTOS E DESPESAS

Apesar de haver distribuído sempre aos seus acionistas a maior parte dos lucros, a companhia dispõe de recursos importantes. A aplicação desses capitais motivou, parece, certo descontentamento no Egito. Embora nunca tenha pretendido utilizar seus capitais líquidos para a expansão econômica fora da esfera de atividade própria, a companhia os aplicou principalmente nos países de origem dos seus grandes acionistas, isto é, na França e Inglaterra.

De acordo com o último relatório (para 1955), os investimentos a longo prazo elevaram-se a 16,3 bilhões de francos (46,6 milhões de dólares). Deste total, 59% foram aplicados em valores franceses e 16% em valores ingleses; o resto se distribuiu entre diversos países, notadamente a Bélgica. Os investimentos em dólares limitaram-se a 500 milhões de francos (1,4 milhões de dólares) e os em moeda egípsia a 520 milhões de francos (1,5 milhões de dólares).

As aplicações a curto prazo totalizaram 19 bilhões de francos (54,3 milhões de dólares), dos quais 68% em libras esterlinas, principalmente em letras do Tesouro e outras obrigações, e 22% em francos franceses, também na maior parte em bônus do Tesouro. A aplicação em libras egípsias representava 9% do total e a em dólares unicamente 1%.

As aplicações no Egito foram, portanto, muito reduzidas — no conjunto, cerca de 6,4 milhões de dólares — mas um acordo concluído entre o governo e a empresa previa que os investimentos no país deviam aumentar anualmente até

(\*) "Actions de jouissance": participam dos lucros sem direito de voto, de vez que não resultam de entrada de recursos para formação do capital.



atingir em 1963 a soma de 16 milhões de libras egípsias.

Considerando que o tráfego no canal não extrai riquezas do solo ou do subsolo, como ocorre com a exploração das jazidas de petróleo, o governo não recebia "royalties" da Companhia de Suez. A principal vantagem financeira do Egito consistia, até a "nacionalização", nos salários dos empregados da companhia. No que se refere à importância dessas rendas pagas e, em sua maioria, gastas no Egito, as informações são diversas e pouco precisas. Segundo fontes inglesas, a Companhia ocupa 150.000 pessoas, das quais os egípcios entrariam com mais de 130 mil. Estas cifras não concordam com o balanço da Companhia, cujas despesas totais — e não apenas as de pessoal — atingiram 18,3 bilhões de francos em 1955 (51 milhões de dólares). Mesmo se levarmos em conta o nível baixo dos salários no Egito, é pouco provável que as despesas da Companhia dessem para sustentar um número tão grande de empregados, que parece também desproporcional às necessidades do tráfego. Nessas circunstâncias, trata-se possivelmente do efetivo global, inclusive operários eventuais para as obras de construção, etc.

Segundo fontes francesas, não somente o total do pessoal é muito mais limitado, como também a participação dos egípcios. Estes constituiriam 23 % dos pilotos, 52 % do pessoal técnico e administrativo e 76 % dos operários.

#### PRINCIPAL RECEITA: TRANSPORTE DE PETRÓLEO

Quanto às receitas da Companhia (em 1955: 34.338 milhões de francos), elas provêm, na proporção de 96 %, do tráfego e serviços acessórios, e em menos de 4 % de rendas financeiras. Apesar de suas reservas importantes, a situação financeira da Companhia de Suez não é, entretanto, comparável à da Companhia de Petróleo Anglo-Iraniana que, após a "nacionalização" de suas jazidas e refinarias de petróleo no Irão, dispunha ainda de enormes receitas em outros países.

Assim se explica também a forte baixa das ações da Companhia de Suez nas Bolsas de Paris e Londres imediatamente após a publicação do decreto de "nacionalização" do canal pelo governo egípcio.

Quase todos os navios de passageiros fazendo a rota entre a Europa, de um lado, e a Índia, Extremo-Oriente e Austrália, do outro, passam pelo canal de Suez. Entretanto, o grosso das receitas da companhia provinha sempre do transporte de mercadorias. A passagem pelo canal de um cargueiro de 8.000 t custa no momento 2.067.000 francos e a de um barco de 30.000 t (tonelagem máxima admitida), 6.228.000 francos. A tarifa para um navio não carregado é de três shillings e dois pence por tonelada, e a de um navio carregado de mercadorias, sete shillings por tonelada.

Em relação às taxas de antes da guerra, não houve grandes acréscimos, mas as receitas da companhia cresceram em progressão inesperada, graças à intensificação do tráfego. De 1947 a 1955, a tonelagem transportada pelo canal mais do que triplicou, passando de 36,5 milhões a 115,7 milhões de t. Em 1938 ela alcançava apenas 34,4 milhões de t.

Este extraordinário desenvolvimento resulta particularmente do transporte de petróleo oriundo dos países limítrofes do Golfo Pérsico. No ano passado, 75 milhões de t de petróleo passaram pelo canal, isto é, 65 % dos fretes foram constituídos de petróleo, contra 17, % nos últimos anos de antes da guerra.

Em 1955, contaram-se cerca de 15.000 travessias de navios, ou seja, mais de 40 por dia. Conquanto o tráfego dos navios ingleses esteja relativamente em declínio, mais da quarta parte da tonelagem total — 33 milhões de t — foi transportada sob o pavilhão britânico. Seguem-se o pavilhão norueguês — principalmente petroleiros — com 15,5 milhões de t, o da Libéria com 14 milhões de t, e o francês com 10 milhões de t. A participação dos navios americanos no tráfego pelo canal é muito pequena: no ano passado, três milhões de t, isto é, 2,6 % do tráfego total.



Todavia, o pavilhão dos navios reflete apenas de maneira equívoca o interesse dos diversos países pelo tráfego no canal de Suez. O interesse dos Estados Unidos, por exemplo, é considerável porque a frota navegando sob o pavilhão da Libéria pertence em grande parte aos americanos e, além disso, o petróleo da Arábia saudita, que passa pelo canal, é produzido por uma firma americana. Mesmo certos países, cuja participação na navegação pelo canal é ainda mais limitada que a dos Estados Unidos, são grandemente interessados no tráfego pelo canal.

Este é particularmente o caso da Alemanha Ocidental: 12% de todas as mercadorias importadas e exportadas pela Alemanha — calculadas em valor do comércio exterior — são transportadas pelo ca-

nal. Aliás, aqui o petróleo entra em proporção insignificante; a borracha, o estanho, a lã, os óleos vegetais, assim como os produtos manufaturados exportados pela Alemanha, desempenham papel preponderante. Em Bonn, calculou-se que as despesas de transporte destas mercadorias pelo Cabo da Boa Esperança seriam um terço mais altas que pela rota do canal de Suez.

Ora, as conseqüências de um bloqueio ou de um boicote do canal seriam ainda mais sérias para o petróleo, visto como a frota mundial de petroleiros não seria suficiente se a rota dos transportes aumentasse de vários milhares de quilômetros. Por isto, a liberdade da navegação e a manutenção das tarifas em vigor têm extraordinária importância para o comércio internacional e para a estabilidade dos preços.

(Transcrição da Revista "Conjuntura Econômica".)

**COMPANHIA PROGRESSO INDUSTRIAL  
DO BRASIL**

**FABRICA BANGÚ**

TECIDOS FINOS

EXIJAM SEMPRE A MARCA



QUE GARANTE:

**CÔRES FIRMES, PERFEIÇÃO E DURABILIDADE**