

Defesa Nacional



ABRIL
1956

NÚMERO
501

REVISTA DE ASSUNTOS MILITARES

E

ESTUDOS BRASILEIROS

Ministério da Guerra

RIO DE JANEIRO

BRASIL

A DEFESA NACIONAL

FUNDADA EM 10 DE OUTUBRO DE 1913

Ano LXIII

BRASIL — RIO DE JANEIRO, ABRIL DE 1956

N. 501

SUMÁRIO

CULTURA PROFISSIONAL

	Págs.
A batalha do futuro — Declarações do Gen. J.M. Gavin.....	3
Princípios do poder marítimo — Artigo do Almirante Robert Carney, transcrito da revista "United States Naval Institute Proceeding".....	9
Meu último ataque com carros de combate — Ten. Ljddwig — Traduzido da revista alemã "St-Christophorns" pelo Cap. Silvio Vale do Amaral.....	25
Nossos batalhões rôdo-ferroviários — As Unidades de construção no nordeste — Maj. Fernando Allan Moreira Barbosa.....	29
O "P.P." em receitas — Cap. Fernando Gonçalves.....	41

CULTURA GERAL

Pontos de estrangulamento na economia — Conferência do Dr. Roberto de Oliveira Campos no Conselho Nacional de Economia.....	47
Política exterior do Brasil — A nossa vizinhança — Parecer do Embaixador Mário Magalhães.....	61
O petróleo de Nova Olinda — Artigo do Prof. Glycon de Paiva, publicado na revista "Digesto Económico".....	65
Exportação de minerais atômicos — Nota do Gabinete Militar da Presidência da República.....	71
A Carta dos Municípios, aprovada pelo III Congresso Nacional dos Municípios.....	73

DIVERSOS

XI Mesa redonda da Federação das Associações Comerciais do Brasil.....	81
Instruções para o funcionamento do Curso de Preparação ao Concurso de admissão à E.C.E.M.E.....	87
As relações entre a psicotécnica, a orientação escolar e a orientação profissional — Conferência da Sra. H. Piéron.....	91
O magistério militar — Cel. Prof. A. Linhares de Paiva.....	101
Açude Marechal Dutra (Ex-Gargalheiras).....	103
Reliquia do passado — Sgt. Geraldino Maronês.....	105

BRASILIANAS

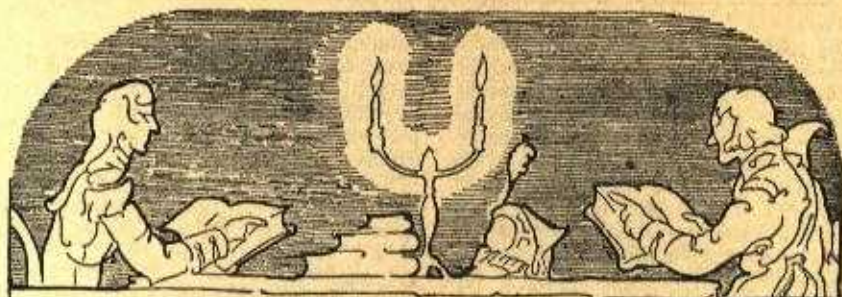
Usina de Paulo Afonso — Produção extrativa vegetal — Petrobrás — Valor e volume da produção agrícola brasileira — Armazéns e silos — Serão acelerados os trabalhos de construção da nova capital — Industriais de automóveis avistam-se com o Presidente — Cubatão já está produzindo água-ráz.....	107
---	-----

NOTÍCIAS MILITARES

Krupp instala-se no Brasil — Biblioteca do Exército : instituído o "Prêmio Pandiá Calógeras" sobre estudos brasileiros — Exército suficientemente forte, garantia de segurança adequada — Novo caça-submarinos "Seamew" — A nova pensão do montepio militar.....	113
--	-----

ATOS OFICIAIS

Resenha dos atos oficiais de interesse geral do Exército, publicados nos D.O. do mês de fevereiro do corrente ano.....	117
--	-----



CULTURA PROFISSIONAL

A BATALHA DO FUTURO

Declarações do General GAVIN a THEODORE
H. WHITE

Tradução do Cap. EGON DE OLIVEIRA
BASTOS

O General de Divisão J.M. Gavin, com 48 anos e Chefe de Operações do Estado-Maior Central do Exército norte-americano, se mostra tão preocupado como tantos outros Generais do Pentágono ao tratar da chamada "batalha futura" e ao comentar as consequências que na eficiência do Exército, teria a redução dos créditos. Porém dado o importante papel que, às imediatas ordens do General Ridgway, desempenha o General Gavin, entrevistei-me, faz pouco, com êle, no Pentágono.

Encontrei Gavin um pouco intranquillo, como hoje está a maioria dos generais de Terra, que se mostram influenciados pelo ambiente criado em consequência do aperfeiçoamento das novas armas. Os novos engenhos bélicos, alguns providos de carga atômica, vão passando rapidamente, da fase experimental a do emprego efetivo no campo tático. O foguete de artilharia de grande alcance; o pro-

jetil dirigido de uso tático, e o canhão de 280mm são utilizados não só nos campos de experimentação e instrução, como também em nossos postos avançados da Europa. E, o que perturba aos Generais é que, cada vez que se registra um novo aperfeiçoamento em tais engenhos, aparece na Imprensa, multidão de titulares assegurando que o Exército tende a constituição de "Unidades mais móveis e pequenas".

Gavin disse que isto é certo, sendo porém conveniente esclarecer as coisas, pois isso não significa necessariamente que os efetivos humanos do Exército tenham que ser reduzidos, pode mesmo acontecer o inverso, que seja preciso maior quantidade de homens, embora enquadrados em Unidades menores.

Deve-se ainda ressaltar que os russos possuem as mesmas armas nucleares que nós; que podem atuar contra nós do mesmo modo que nós contra êles, e que objeto

de toda ação militar é a potência na zona de combate; no ponto de contacto com o inimigo. Na guerra passada, as rupturas alcançavam 8km de profundidade, e a frente de combate podia ter também a extensão de 8km. Porém, agora, qual deverá ser a profundidade para poder resistir o ataque com armas nucleares? Se o inimigo lança meia dezena de bombas atômicas e se introduz rapidamente pela brecha para progredir enquanto permita o combustível de que disponha os carros, a profundidade da organização defensiva deve ser a correspondente as referidas possibilidades de penetração.

Para conter o inimigo nesta nova modalidade da guerra se necessitam efetivos consideráveis, porém não com a densidade das antigas Unidades de combate, disse Gavin, tão vulneráveis. A questão é, simplesmente, conseguir a ótima densidade na profundidade ótima, para deter a rápida progressão inimiga e dar tempo a se organizar para o contra-ataque.

Por isto, devemos reorganizar as Unidades atuais, as comunicações e a informação. E então, me ocorreu perguntar que repercussão teria isso na Grande Unidade Divisão, utilizada na passada guerra mundial e na campanha da Coréia. Segundo Gavin, em tal guerra, a Divisão americana ocupou uma frente de 16 a 24km, densamente coberta nos primeiros 5km de profundidade e progressivamente débil em mais 3km.

Depois, a retaguarda, somente algum núcleo isolado de resistência. Mas, posteriormente, atribuíram-na frentes de largura duas vezes maior que a indicada, e com relação à sua profundidade, ninguém poderia hoje fixá-la com certeza, teria que estimá-la a base de progressões diárias de 120 a 200km de profundidade. Suponhamos que os russos lancem ao ataque um exército mecanizado com 1.200 ou 1.600 carros, rápida e convenientemente disseminado, para aproveitar o efeito de três ou quatro bombas nucleares. Neste caso, a rapidez da reação do defensor é de vital trans-

cendência para ele, pois o inimigo penetrará sem vacilação enquanto o permitam suas disponibilidades em combustível, até que se veja detido por um curso d'água ou por outras forças.

Ao chegar a este ponto, perguntei: sendo tão difuso e disperso o novo modo de combater, como poderá o mesmo ser executado? Gavin respondeu, que a história ensina quão importante é a reação humana ante os sucessivos aperfeiçoamentos dos explosivos. Todos eles fizeram pensar que a guerra já era impossível. O prêmio Nobel da paz é quase um símbolo, em relação ao fato.

Nobel inventa a dinamite, de potência explosiva até então desconhecida, e pensa-se que a guerra já não é possível; e daí a criação do Prêmio da Paz. Pois bem, que utilidade tem hoje na Guerra a dinamite? Pensemos, continua Gavin, nos surpreendentes efeitos conseguidos pelos cartagineses, em virtude do emprego dos elefantes, previamente enfurecidos, numa luta contra os romanos, em cujas fileiras semearam a desordem e a confusão, até que reagiram adequadamente: bastava evitá-los, deixá-los passagem livre entre suas Unidades e depois flechá-los em seus pontos débeis: o ventre e os flancos.

Analogamente, a batalha moderna há de encontrar a sua solução. Um "estrategista de café" diria que, ainda que tenhamos tantas armas atômicas como o inimigo, a solução não deve em absoluto, consistir em defrontar-se com ele. Que bastaria situar um vigia provido de rádio-telefone em determinados pontos dominantes do terreno, digamos dois homens por km², e esperar a chegada do inimigo, para varrê-lo com as armas atômicas próprias. Mas isso falharia por sua base, pois a frente própria, tão tênue e coberta, seria envolvida por um inimigo suficientemente disperso para não constituir objetivo atômico.

A solução terá de ser procurada obedecendo a conceitos novos, livrando-se do da defesa linear e substituindo-a pelo da defesa superficial, disse o General. A dificuldade

está em manejar uma grande e amorfa massa de homens, que deve dissiminar-se em uma superfície muito ampla, para não atrair a bomba nuclear, e ser ao mesmo tempo suficientemente forte para ocupar-se com o inimigo que venha após a explosão. Trata-se, pois, de um problema de dispersão inteligentemente dirigida, que é objeto da indispensável atenção, teórica e prática, por parte do Exército, tanto aqui como na Alemanha.

Isto significa, segundo Gavin, que a Divisão tradicional "monolítica" deve ser abandonada, por causa da sua excessiva vulnerabilidade. A nova modalidade de combate necessita uma organização "celular", formação de 2.000 ou 3.000 homens, isoladas e dispersas, embora coordenadas. Estas novas Unidades, menores que o antigo regimento de 3.500 homens, se denominam "grupos de combate". O número que dos mesmos existe nos Estados Unidos não pode ser revelado, podendo-se porém dizer que é elevado. O termo "Divisão" deve ser conservado para designar ao organismo que, reunindo-os, dá coesão aos grupos de combate; mas tal organismo será diferente da antiga G.U. e sua eficácia residirá em um sistema de transmissões totalmente novo, com novas funções. A medida que esta organização for se aperfeiçoando, deverá ir adaptando-a na totalidade do Exército.

Mas eu queria saber, em definitivo, se o Exército necessita para a guerra atômica maior ou menor número de homens que até o presente; e com respeito a isso o General Gavin me informa que, com segurança, menos homens não, possivelmente e quase com certeza, mais. De certo modo, prossegue ele, temos que variar nossa organização para chegar à constituição de Unidades suficientemente pequenas para que não se tenha que temer a sua destruição total em consequência de uma explosão. Unidades menores, certamente, mas a organização que as coordene pode exigir maiores efetivos.

A extensão e profundidade da zona de combate, anotei eu, há de

soar no ouvido do leigo como coisa nova. Por acaso os novos conceitos trarão consigo uma diminuição do valor das forças terrestres? De modo algum replicou o General. Muita gente fala da Paz Romana e da Paz Britânica, aquela baseada no poder terrestre, e, esta no naval, e dizem que esta era será a da Paz Americana, fundamentada no poderio aéreo. Mas, aprofundando um pouco veremos que os romanos não conservaram sua paz distribuindo soldados por qualquer parte, mas construindo caminhos. Suas célebres estradas foram simplesmente um meio para levar as suas forças rapidamente à zona decisiva. Análogamente, o poder naval britânico foi o meio para fazer sentir, mediante a mobilidade, sua vontade; foi a presença de sua bandeira em um porto, o desembarque de efetivos reduzidos em pontos vitais, a execução de uns quantos criminosos, o que conservou a paz, quando esta estava ameaçada.

Na minha opinião, continua Gavin, o progresso da técnica permite mover as nossas forças para impor a nossa vontade aos que perturbarem a paz; para castigá-los e poder, em seguida, transportar aquelas, com rapidez, a outra zona ameaçada. Como se vê, não se trata de pôr a técnica ao serviço de uma maior destruição, mas de aproveitá-la para enviar as nossas forças onde seja necessário.

Até aqui havíamos falado de táctica, mas o General mudou de assunto, referindo-se à mobilidade. A mobilidade e a logística são de fundamental importância. E, a mobilidade há de concebê-la como o sistema de transporte que torna possível a ação no campo de batalha. Quando se trata do emprego do cavalo na nossa guerra civil, lembra-se logo na Cavalaria de Jeb Stuart, esquecendo que em tal guerra a Divisão de Infantaria utilizou no transporte de munições, víveres e feridos muito mais cavalos que a Divisão de Cavalaria. E hoje para cada avião combatente, haverá, na retaguarda, talvez 50 transportando homens, combustíveis, lubrificantes, etc.

A mobilidade aérea é a chave da batalha, pois proporciona levar, rapidamente, os efetivos à zona de combate e apoiar sua atuação nela. Quando teve início o conflito da Coreia, a nossa capacidade de transporte aéreo estava limitada a de duas Companhias de fuzileiros e um Grupo de artilharia, para deter os norte-coreanos. Julgue-se quão diferente teria sido o desenvolvimento dos acontecimentos se no primeiro dia tivéssemos podido transportar pelo ar uma Divisão completa, lançando de para-quedas seus elementos avançados para garantir os aeródromos, seguidos do resto da Grande Unidade nas primeiras 24 horas, e depois outras duas Divisões, com intervalos de 24 horas. Porém não pudemos, porque carecíamos de mobilidade.

Necessitamos, continua o General Gavin, de duas classes de mobilidade aérea: estratégica e tática. Os leigos creem que a mobilidade aérea se obtém dispondo-se de um grande número de aviões que descolam uma vez repletos de tropas. Porém tal mobilidade se assemelha a da guerra anfíbia em que se necessita toda a classe de aviões como aquela de embarcações, desde os grandes transportes cujos porões vão cheios de homens e materiais com destino à retaguarda, até aquelas outras menores, de emprego tático (como as LCT e LCI), que atracam com o seu carregamento na linha de fogo.

O Exército, em conjunto, precisa, ao menos, a capacidade de uma ponte aérea estratégica, que possa transportar três Divisões, desde uma base recuada, como a África, a uma zona ameaçada como a Dinamarca ou os Balcãs, em 24 horas. Não se pode ser forte em todas as partes; têm-se que aceitar os riscos conseqüentes, e somente com mobilidade pode-se fazer-lhes frente, transportando com rapidez as forças aonde sejam necessárias, sem desperdiçá-las por todo o mundo, umas Divisões aqui, outras tantas ali... E dentro de cada teatro, se necessita de uma ponte aérea tática. No Extremo Oriente, o Exército deveria poder transportar uma

Divisão para missões táticas, e outro tanto poderia dizer-se com respeito à Europa.

Os Generais, disse Gavin, sempre têm sido censurados por propor em ganhar a próxima guerra com os meios empregados na passada. Desta vez nos apressamos em fazer a próxima guerra, se esta acontece, com o armamento, material e organização da "próxima". Mas até lá não colocamos nossas teorias a ponto de ser empregadas na prática, com suficiente material, e não nos podemos considerar seguros.

A índole da guerra moderna requer fundamentalmente veículos aéreos, não só para lançamento de para-quedistas, senão de toda classe: helicópteros, planadores e aviões de diversos usos. Na guerra atômica, em seu aspecto tático, o problema principal será o de manter ativas, durante largos períodos de tempo, Unidades isoladas para que possam continuar combatendo apesar de se encontrarem profundamente atrás das linhas inimigas. E a estratégia mundial descansa em nossa capacidade para utilizar rapidamente a força na Zona de combate. Uma guerra linear, antiquada, como a da Coreia, utilizou somente 220 helicópteros. Desde então temos construído mais, e agora estamos experimentando um avião leve que transporta uma tonelada. Contudo, ninguém sabe quantos necessitará a mobilidade para a nova guerra "superficial". Necessitamos reservas amplas de aviões de vários tipos. Durante toda a 2ª Guerra Mundial utilizamos o antigo C-47, enquanto aperfeiçoávamos oito ou nove classes diferentes de novos caças e bombardeiros. Hoje precisamos transportes de assalto, aviões anfíbios, aviões de assalto, que possam descolar e aterrisar sem ter que esperar o preparo de campos.

Tudo isto, na minha opinião, significa que necessitamos de nuvens de aviões de características que jamais se havia podido imaginar. Claro que eu tinha notícias dos transportes que o Exército do Ar tinha em mãos; desde o Douglas C-124 que já está organizado em grupos,

até os novos C-132 e C-133, que conduzem de 30 a 60 toneladas de carga ou centenas de soldados. Mas a concepção de Gavin é a de um Exército a base de enormes frotas aéreas autônomas, compostas de aeronaves de tipos bastante diversos. Aventurei a pergunta, bastariam para a nova idéia 20.000 aviões? Gavin me lembrou que o dia D na Normândia, somente para o apoio, foram empregados 1.200 C-47. E me disse que para o novo Exército "tipo celular" 20.000 aparelhos não seriam excessivos, fazendo notar que tão elevado número poderá ser realizável, pois o Exército precisa aviões baratos. Um só B-52, o com-

plexo e enorme bombardeiro estratégico, custa oito milhões de dólares, de modo que um grupo de B-52 equivale, pelo seu custo, a um número de aviões ligeiros suficientes para abastecer vários Exércitos terrestres.

Não comentamos o debate no Capitólio com respeito se o Exército necessita mais ou menos dinheiro, homens, investigação e aperfeiçoamento, porque é da incumbência dos dirigentes civis decidir tão importantes questões, se bem que esta decisão tem de estar condicionada às inflexíveis exigências bélicas. E Gavin entendeu que o melhor seria dar por finda a entrevista.



**CHUVEIRO
ELÉTRICO**

REI

INDÚSTRIAS REI

CARRIAS, DUQUE DE CAXIAS, 100. RIO DE JANEIRO, 11140-000 - RUA 4
MARECHAL RUA DAS MARREAS, 1 - TEL. 20-1840 - 41-2654 - 20-4006
RUA 111 - SÃO PAULO, RUA 7 DE ABRIL, 173
RUA 111 - RIO DE JANEIRO, RUA JOSÉ CLEMENTE, 75

PRINCÍPIOS DO PODER MARÍTIMO

Almirante ROBERT B. CARNEY,
Reserva da Marinha dos Estados-Unidos.

Artigo transcrito da revista "United States Naval
Institute Proceeding"

Os acontecimentos que se produzem continuamente no mundo exigem atualização constante no campo da estratégia nacional. Algumas modificações, como as que se processam no campo científico, podem evoluir a passos rápidos. Na era atômica, os sinais sinistros devem ser reconhecidos porque, se o homem não voltar ao seu senso, a catástrofe se apoderará de todos nós. Mas, na paz, nas ocasiões difíceis ou nos cataclismos, o mar será importante e é sobre o mar e sobre o poder marítimo que desejo escrever.

Antes de tentar chegar a uma conclusão referente ao poder marítimo, devemos considerar os amplos e eternos aspectos da estratégia. No encadeamento das idéias de qualquer período particular, os fatores especiais devem ser objetiva e cuidadosamente examinados. Deve-se, também, considerar os aspectos práticos de terra, do ar e do mar, porque cada um desses elementos estratégicos tem e continuará a ter efeitos diversos sobre a vida do homem.

Menciono a significação da terra e do ar porque, embora deseje falar sobre a relação entre o poder marítimo e a estratégia militar e nacional, aquele jamais poderá ser considerado isoladamente ou como uma força auto-suficiente. Devemos ter sempre no espírito, entretanto, que o mar é, apesar disso, um fator vital. Não pode mais ser negligenciado como não podem as realidades da terra ser separadas da vida e da filosofia básicas.

QUE É O MAR ?

Nos E.U.A., com sua economia em expansão e seus compromissos mundiais, a essencialidade do mar está ressurgindo como fator vital na manutenção de seus próprios padrões de vida e, ao mesmo tempo, melhorando os dos países com os quais está associado pela amizade.

Façamos uma breve pausa e vejamos rapidamente o que o mar significa para os E.U.A. A utilização do mar é essencial para o nosso poderio econômico e prosperidade. É uma auto-estrada sobre a qual tanto as matérias-primas como os produtos manufaturados do mundo livre podem ser trocados, encorajando assim a expansão industrial e o desenvolvimento internacionais. O mar dá aos E.U.A. uma via sobre a qual pode lançar seu poderio militar; permite-lhes apoiar e manter os exércitos e as forças aéreas em além-mar, tanto suas como de seus aliados. O mar é uma chave importante para a prosperidade em tempo de paz e a sobrevivência em tempo de guerra, e o que é real para os E.U.A., o é, também, para os seus aliados. Os vínculos do mar dão coragem, confiança e coesão aos povos que se congregam para seu bem-estar e segurança.

Se o mar é vital para os E.U.A., imaginemos o que significa para os países como a Inglaterra e o Japão, que são completamente isolados do resto do mundo pela água azul. Pensemos no que o mar significa

hoje para a Turquia: ao norte, separa-a das terras hostis; ao sul, liga-a à Comunidade do Atlântico. Para todos, o controle seguro do mar em mãos amigas pode significar, em termos absolutos, a sobrevivência ou a morte.

Que significa o mar para a União Soviética? Primeiro, afastemos qualquer ilusão de que nesta era estamos lidando com o camponês russo das canções e das histórias. Estamos tratando com uma nova Rússia que tem grande capacidade intelectual e produtiva; com uma Rússia que aprendeu muitas lições durante anos, algumas a custa de duras experiências. Uma das lições que evidentemente ela aprendeu é a da duradoura influência do poder marítimo.

O homem soviético, erguido sobre a capa de gelo do Ártico que flutua sobre as águas polares, não pode deixar de compreender o vasto elemento estratégico que circunda a Eurásia e a África; não pode deixar de ver que esse elemento cobre nove doze avos do globo; nem pode deixar de sentir que o Continente Eurásico, juntamente com a África, cobrem dois doze avos do globo.

O Almirante Robert B. Carney terminou o curso da Academia Naval dos Estados Unidos, em 1916. Na 2ª Grande Guerra, comandou o Denver, no Pacífico; foi Chefe do Estado-Maior do Comandante da Área do Pacífico Sul e da Força Sul e serviu no Estado-Maior do Comandante da 3ª Esquadra na mesma função. Foi Comandante-em-Chefe das Forças Navais dos Estados Unidos do Atlântico Oriental e do Mediterrâneo, em 1950; Comandante-em-Chefe das Forças Aliadas no Sul da Europa e Comandante das Forças Navais Aliadas no Sul da Europa, em 1952-53. Serviu como Chefe das Operações Navais de agosto de 1953 até sua passagem para a reserva, em agosto de 1955.

Certamente deve apreciar a importância crítica do mar para os povos que estão resistindo à ideologia comunista. Todos os sinais contemporâneos mostram que os chefes soviéticos estão muito alertados para

a importância da influência marítima, como se verifica pela parte do seu esforço nacional orientada nessa direção.

Tudo indica que a União Soviética, que é esperta, incansável e progride rapidamente, compreende perfeitamente que, para alargar seus planos e objetivos periódicos, precisa desenvolver um poder marítimo capaz de controlar as águas que são essenciais à consecução de suas missões autoprescritas.

Portanto, mesmo de uma rápida consideração da influência do mar sobre o mundo em que vivemos, podemos concluir que ele persiste como fator vital nos empreendimentos humanos.

O PROGRAMA

As vezes, na História, pode parecer que o domínio do mar foi conseguido quase acidentalmente e com pouco ou nenhum conhecimento dos princípios nele envolvidos. Algumas nações, talvez, atingiram a grandeza marítima — e se tornaram potências mundiais — através de lento processo de expansão do comércio e estimuladas pelos homens de negócios; outras, foram forçadas a reconhecer a importância do mar como o caminho para fazer sentir a força e a pressão dos seus exércitos. Uns poucos — pouquíssimos — indivíduos viram a luz claramente e discerniram as leis físicas e econômicas implícitas. Um desses foi Lorde Nelson, cujo pensamento puro concentrou-se sobre as forças navais inimigas como objetivo único e perdurável. Instintivamente, apercebeu-se que a destruição dessas forças, onde quer que as encontrasse, afastaria a ameaça marítima do inimigo e asseguraria ao seu próprio país a capacidade de utilizar o mar com liberdade absoluta em proveito próprio.

Foi Alfred Thayer Mahan, contudo, na passagem do século, quem fez o primeiro esforço decisivo para examinar os princípios do poder marítimo e analisar sua influência sobre a geopolítica. Da mente inquisitiva de Mahan, o mundo teve primeiro, que aprender algo sobre o aspecto básico, uma vez que ele

compreendeu a influência do poder marítimo sobre a História e foi bastante astuto para não confundir armas com princípios. Foi sua capacidade de não deixar seu pensamento ser obscurecido pelas limitações das armas dos seus dias que faz com que muitas de suas idéias ainda sejam aplicáveis ao nosso presente e ao futuro.

Do isolamento de Mahan das causas, efeitos, fatores e resultados, emergiu um quadro ao qual sempre se pode recorrer como guia para a existência de fundamentos de aplicação universal. E isso não foi uma conquista de pouca significação, porque, através da História, tem havido uma iteração sem fim e confusa entre economia e forças armadas, entre necessidade e possibilidade e entre armas e táticas — cada uma, por sua vez, parecendo ser uma causa e, às vezes, aparecendo no papel de contramedida.

Um estudo amplo do mar complexo é de sua verdadeira significação para a humanidade revela um grande quadro — um quadro não muito diverso do efeito combinado de muitos desenhos em papel transparentes superpostos. Encontrar a verdadeira essência é difícil. Mas a pedra angular da verdade pode ser assim estabelecida: embora o controle do mar seja bom para todos os que dele se beneficiam, a determinação da medida de controle necessária é o primeiro passo para dominar essa grande força para o bem ou para o mal.

Não há nenhuma razão para uma nação adquirir mais controle do mar do que o necessário em determinada área e em determinada ocasião. Há áreas e rotas marítimas que são vitais para os interesses de uma nação; áreas em que há real necessidade de controle. Haverá outras em que apenas será suficiente negar sua utilização ao inimigo ou estabelecer um controle temporário.

Continuando a examinar o mosaico, aparecem outros elementos do quadro: objetivos nacionais, política nacional, o mar como auxílio ou obstáculo e os instrumentos para dominá-lo ou combatê-lo. O quadro é um caleidoscópio e exige paciência e discernimento para classificar os

fatores, grande discernimento para assinalar as histórias esclarecedoras periódicas que constituem um guia para o trabalho normal dos princípios e grande objetividade para isolar e estabelecer claramente os princípios fundamentais.

MEIOS DE CONTRÔLE

Os polinésios não pensam sobre o mar do mesmo modo que o neozelandês, o australiano ou o japonês; nem são obrigados a exercer as mesmas medidas de controle que os povos e nações que constituem as grandes comunidades políticas.

Seja o mar encarado como um meio de vida ou de sobrevivência, ou ofereça apenas uma oportunidade de exploração para os contrabandistas e piratas; seja um meio para as operações de guerra; ou uma via de comércio e uma fonte de matérias-primas — a medida do controle do mar, necessária à comunidade interessada, é determinada por esses fatores.

Devemos concluir com razão que o grau necessário de controle do mar é função dos desejos e possibilidades, das necessidades e da coragem, das ameaças e resistências, dos apetites e fraquezas — todas as motivações de uma nação interessada no assunto.

O acidente geográfico não pode ser desprezado ao considerar-se a necessária medida de controle do mar. Por exemplo, as cartas mostram que o Japão tem muito maior oportunidade para utilizar o mar do que a Alemanha, em vista de sua posição geográfica. Dispõe de saídas e entradas menos restritas. Por outro lado, a Alemanha está em posição mais favorável em relação à auto-suficiência industrial. Tudo indica que a importância da geografia continuará quando transpusermos o limiar atômico.

Antes da 2ª Grande Guerra, a medida do controle do mar necessário era feita em termos de tipo, qualidade e tonelagem de determinada nação; em termos de necessidades nacionais, insuficiências, anseios e clima político. Com a assinatura dos tratados da OTAN e OTSEA e de todos os acordos bila-

terais e multilaterais no mundo, deve ser dispensada consideração coletiva ao controle do mar, contribuindo cada país com a força compatível com suas condições técnicas, econômicas, políticas, militares e geográficas.

Um país pode ser dotado de força marítima não militar, outro ser rico em depósitos minerais e outro ainda pode ter-se especializado na construção e operação de navios de combate. Segundo o princípio da segurança coletiva, o mar tem ação catalítica sobre as nações de ideais semelhantes, permitindo-lhes juntar seus recursos de sorte que as pequenas peças possam ser reunidas para formar um grande mosaico.

Juntas, as nações livres estão evoluindo para um quadro de força, variedade e imaginação combinadas o qual, espera-se ardorosamente, lhes permitirá utilizar o mar em busca do seu objetivo comum e lhes dará a possibilidade de evitar sua utilização por qualquer inimigo da liberdade.

Assim como foi necessário historicamente que as nações individualmente estabelecessem seus próprios conceitos e medidas necessárias ao controle do mar, de acordo com seus objetivos e política nacionais, é hoje também necessário que os grupos de nações aliadas pensem em termos de realização e praticabilidade de suas aspirações combinadas.

POLÍTICA NACIONAL

A política nacional é algo que não se pode definir em uma sentença ou em um parágrafo. Realmente, é a soma total de muitas e muitas decisões tomadas no alto escalão do governo. Algumas das decisões são de objetivos largos; muitas são pequenas e técnicas. Os E.U.A. seguem política nacional ampla no que se refere aos assuntos que afetam a segurança nacional. Há política nacional para assuntos tais como imigração, tarifas e comércio exterior. Há política nacional econômica com respeito a certas regiões da terra; política ampla tem sido estabelecida com referência a certas nações. Temos política nacional sobre artigos que devem ser

importados e exportados, alguns dos quais podem ser de tal importância que talvez seja desejável empregar a força militar para assegurar sua chegada em segurança. Temos política concernente às relações separadas com países isolados e contrapolítica para a política nacional de outros países.

Mais recentemente, estabeleceu-se a política nacional referente aos assuntos nucleares; foram tomadas decisões sobre que artigos devem ser produzidos e que informações atômicas serão disseminadas.

O mesmo acontece com todas as nações. Quando as múltiplas políticas nacionais se chocam no cenário internacional, algumas resultam em conceitos mutuamente benéficos; outras originarão fricções desagradáveis; e os atritos, se bastante sérios, podem redundar em um conflito armado.

A grande política dos E.U.A. baseia-se no preceito de que a unidade do mundo livre proporcionará a força contra os objetivos declarados do comunismo internacional e a força, por sua vez, contribuirá para a segurança. Baseia-se na crença de que devem ser feitos esforços continuados para distender e fortalecer o mundo livre, moral, econômica, espiritual e militarmente. Conclui-se assim que muitas das políticas nacionais dos E.U.A. estão associadas aos interesses básicos dos povos amantes da liberdade em qualquer parte.

De grande significação é o fato dos E.U.A. não terem aspirações territoriais. Renunciaram às presas das guerras passadas e seguem com firmeza a política de garantir e favorecer a independência de outros povos. Seu povo prosperou sob o sistema da livre concorrência.

OBJETIVO FINAL

O objetivo final do Governo dos E.U.A. é a verdadeira paz. Por instinto, desejáramos que todos os homens tivessem o direito que Deus lhes deu de ter uma vida plena e livre e gozar as bênçãos da liberdade e a busca da felicidade; entretanto, esse nobre desejo pode estar em conflito com os costumes, as

mentalidades e os traços raciais harmonizados a diferentes filosofias, talvez melhor adaptadas às necessidades em outras partes do mundo.

Uma nação, tendo assentado certas políticas nacionais, julga necessário determinar o que pode ser feito a fim de executá-las. Este é o começo da formulação de uma estratégia nacional. Quando uma nação estabelecendo uma estratégia, deve sempre perguntar a si própria: Que desejaria a comunidade conseguir? São esses objetivos realizáveis à luz das condições existentes? Evidentemente, nenhuma nação deve marcar objetivos tão afastados que não lhe seja possível alcançá-los; isso poderia ser um convite ao desastre. Deve notar-se, entretanto, que à medida que aumentam as possibilidades de uma nação esta pode estender-se um pouco mais em busca dos seus objetivos; ao contrário, se as possibilidades diminuem, as ambições devem ser restringidas.

Sendo a política nacional realmente a expressão dos planos realizáveis e flexíveis para o bem-estar comum, é axiomático que a estratégia, que complementa a política, nunca poderá ser estática. A estratégia acomoda-se às circunstâncias e estas jamais são estáticas. Consequentemente, não deve surpreender que os planejadores militares sempre revejam e alterem seus conceitos estratégicos.

Freqüentemente é necessário, ao estabelecer uma política nacional, fazer certas hipóteses com relação às intenções de outros povos bem como às suas possibilidades. Conclui-se daí que os planejadores e os organizadores da política nacional, se forem sábios, reverão amiúde e cuidadosamente essas hipóteses básicas. Quando a Iugoslávia rompeu com o bloco soviético, mereceu nova apreciação de todas as nações do mundo livre bem como das nações sob o controle soviético; agora, mais uma revisão é necessária. A criação da Áustria livre terá repercussões nas políticas nacionais de muitos governos *vis-a-vis* a esse novo país independente. Para obter objetivos amplos há necessidade implícita de traçar linhas de ação se-

guras, baseadas no realismo e no idealismo, e a execução da política será mais eficiente se claramente compreendida tanto pelos amigos como pelos inimigos.

Aqui está uma idéia muito importante: assim como é difícil manter um navio em posição, ainda é mais difícil obter um objetivo nacional que nada mais é do que uma tentativa para manter o *status quo* face à dinâmica de políticas opostas. Uma nação ou uma raça que está se expandindo e caminhando, constitui grave problema para os que estão lutando apenas para manter as condições estáveis.

FORÇAS MILITARES

De que forças militares necessitam as coalizões de liberdade, e por que? Evidentemente necessitam arsenais que possam derrotar nosso inimigo mais provável. Comparando a força do mundo livre com a sua, podemos apenas concluir que o mundo livre não pode enfrentá-lo exclusivamente em terra, mesmo que nos contentemos em combatê-lo a sua maneira. Esse inimigo tem agora potencial nuclear; um real e poderoso exército; está construindo uma marinha que é de significação crescente no aumento de sua área de controle e está projetando-se para o mar.

Nesta era do hidrogênio, a primeira condição necessária é a força de contenção — um poder tal que faça com que qualquer inimigo, por forte que seja, não possa chegar a outra conclusão senão a de que o caminho mais seguro para não atingir seu objetivo seria desencadear um conflito que destruiria tudo que se empenhou para construir.

Talvez isso não conduza a nenhuma decisão nítida mas mesmo um equilíbrio difícil é preferível à uma experiência total da força. Mas, suponhamos que os homens fracassem no esforço de prevenir a guerra. Então, precisamos *vencê-la*. E, para vencê-la, só podemos fazê-lo convencendo o inimigo da futilidade de seu esforço, destruindo suas forças, jarretando sua potência e quebrando sua vontade de combater. Para isso, devemos impedir

que suas pontas de lança sejam bem sucedidas, que seus exércitos dominem os territórios amigos. Devemos embotar suas possibilidades, tanto estratégicas como táticas. Devemos frustrar seus esforços para cortar nossas vias marítimas. Devemos cercar suas próprias fontes de suprimento marítimas. Ainda mais, devemos tomar as providências práticas ao nosso alcance para impedir um ataque atômico aos pontos vitais dos E.U.A. sem os quais a liberdade nunca poderá ser vitoriosa.

Devemos estar prontos para enfrentar o holocausto, mas nada assegura que o sacrifício venha e nada justifica a previsão de que menor número de conflitos continuarão a atormentar-nos.

Pode não nos caber optar; devemos estar preparados para quaisquer contingências. Consequentemente, não podemos admitir que o átomo como arma é um substituto para tudo mais e sim encará-lo como um elemento a mais. Devemos guardar ainda a possibilidade de tratar com sucesso as agressões menores que, sob o ponto de vista comunista, podem concorrer de modo especial para a conquista total.

Tudo isso nos leva à necessidade de ter possibilidade aérea estratégica, capacidade aérea nacional de lançar armas atômicas táticas de diversos modos, um exército com armas atômicas para esmagar as ondas humanas com as quais poderemos defrontar-nos e u'a marinha que possa projetar nossa potência contra o inimigo, apesar das ameaças que possam surgir do ar e do mar — u'a marinha que possa enfrentar e derrotar qualquer ameaça inimiga vinda do mar. Tudo isso tem que ser comprado e mantido com os recursos destinados ao esforço militar.

Alguns dos nossos recursos militares podem ser vantajosamente cedidos aos nossos aliados, não como uma dívida mas como uma extensão real da força militar aliada. Dentro de nossa própria casa, devemos chegar a uma boa divisão de recursos entre as Forças Armadas. Não há apenas uma única fórmula para isso. É questão de julgamento sa-

dio, de discussões longas e racionais — algumas vezes concessões — dando realce à absoluta e indesejável necessidade de sobreviver a um ataque geral e de despedaçar a capacidade do inimigo de lançar um ataque do qual não nos possamos recuperar rapidamente. Abordamos esse ponto com um propósito específico. Não pode mais haver idéias estreitas nem parciais em assuntos de defesa nacional. Isso é particularmente verdadeiro quanto aos E.U.A. devido à posição impar que ocupa geográfica e economicamente no mundo.

Não podemos mais nos deixar cegar pelo pensamento fanático de uma única Força Armada, ou de um conceito único.

Com o conhecimento de que o pensamento naval deve estar constantemente nesse contexto, podemos examinar minuciosamente o lugar do poder marítimo no esquema da política nacional.

PODER MARÍTIMO

Depois de determinados os objetivos nacionais, devem ser planejados os meios e modos para sua consecução. Em certas áreas, será suficiente a diplomacia. Haverá outras que exigirão exame detalhado da estrutura financeira e talvez do delicado matiz do pensamento político interno. Outros objetivos exigirão exame da disponibilidade de matéria-prima, do potencial de produção e da situação da mão-de-obra, tanto qualitativa como quantitativamente. Na eventualidade de estar envolvida uma atitude militar, deve ser decidido se as forças podem ser mantidas como precaução para o caso de um desafio.

Difícilmente é possível considerar essas facetas do poder e política nacionais sem consideração da futura possibilidade das comunicações marítimas. Isso é verdade, seja considerando a grande pressão de pulsação, seja pensando em termos de lutas periféricas limitadas ou seja ainda encarando uma agressão atômica geral.

A estratégia dos países livres está estreitamente ligada a sua capaci-

dade de deslocar-se livremente no ar e no mar. Há necessidade de supremacia marítima e aérea das águas do Atlântico. O Atlântico é a verdadeira essência da Aliança Atlântica. Por duas vezes esse Oceano e suas áreas periféricas constituíram causas de guerra e determinaram seu resultado. Sem capacidade para projetar e sustentar o poder militar na Europa, sem a capacidade de construir e apoiar bases no exterior e as indústrias de guerra aliadas, sem a capacidade de promover o intercâmbio de matérias-primas e produtos acabados, uma coalizão como a OTAN não poderia existir. Jamais poderia ter sido considerada; nem na Europa meridional poderiam os gregos e turcos terem-se juntado à Comunidade do Atlântico, sem a segurança de que o Mar Mediterrâneo poderá ser cruzado e efetivamente controlado por forças amigas.

Quando a Grécia e a Turquia entraram na OTAN, em fevereiro de 1952, seus líderes governamentais estabeleceram que a sua participação continuada em caso de hostilidade dependeria do ressurgimento e do apoio do mar. Uma vista sobre a geografia da Bacia do Mediterrâneo explica a importância que aquelas nações emprestam às comunicações marítimas. Praticamente não existem estradas para as fontes de suprimento, o terreno é difícil e a linha de transportes terrestres fácil de ser interdita. O grosso do transporte não pode ser feito pelo ar; a maior parte de suas necessidades deve vir por mar.

O quadro não é diferente no que se refere ao norte da Europa, Dinamarca e Noruega. Seu futuro e o da Alemanha e Grã-Bretanha seriam gravemente ameaçados sem a capacidade aliada para controlar as áreas do Mar do Norte e as águas da Noruega.

O mesmo acontece no Pacífico. O Pacto de Manilha não teria significação nenhuma se não houvesse comunicações marítimas e aéreas para ajudar a sustentar a vontade dos povos; nem o Tratado de ANZUS teria algum valor; nem poderiam os chineses manter seu Governo em Formosa; nem poderiam

os corajosos patriotas das Filipinas, do Paquistão e do Ceilão em segurança expressar-se fortemente em Bandoeng em favor da causa da liberdade; nem poderiam os particulares ter arriscado seus fundos em lugares como o Congo Belga no desenvolvimento dos recursos no exterior; nem poderiam os países pequenos como a Guatemala resistir efetivamente a infiltração comunista; nem poderiam a indústria e a engenhosidade japonesas tornar-se um baluarte da liberdade no Extremo Oriente; nem poderia a Coreia do Sul manter sua liberdade — se a supremacia do Oceano Pacífico estivesse nas mãos de potências não simpáticas.

Consideremos, mais especificamente, a significação do poder marítimo no conjunto da necessidade econômica global. Quão importante será o mar aos olhos dos industriais japoneses, cujo país teve que importar, em 1952, mais de 4.000.000 t de minério de ferro a fim de satisfazer às necessidades de seus programas de produção e que, no mesmo ano, teve de importar quase 5.000.000 t de coque e mais do que isso de petróleo? Que importância tem o mar para os britânicos que importam virtualmente toda a sua matéria-prima com exceção do carvão? Quão importante será para a Alemanha Ocidental, a Itália, a Suécia ou a França, cujas importações são superiores às exportações? Certamente não se pode chegar a outra conclusão que as economias dos grandes importadores do mundo estariam arruinadas se as comunicações marítimas se rompessem.

O quadro do comércio exterior soviético sofre atualmente algumas alterações; há uma tendência visível para aumentar cada vez mais os negócios nas estradas oceânicas. Atualmente os soviéticos estão importando, por questão de conveniência, considerável equipamento de transporte — especialmente navios mercantes. Eles ainda vão buscar no exterior fibras têxteis e produtos alimentícios; sua importação de maquinaria é grande. Recentemente, os soviéticos aumentaram suas exportações em produtos como petróleo, trigo, madeira, peles, mine-

rais e certos tipos de maquinária. Nos últimos dois anos, por exemplo, apareceu no mercado internacional a exportação de maquinária de perfuração de petróleo a este suplantou os tradicionais produtos alimentícios como o artigo de exportação número um.

Os aliados livres não podem considerar que terão a supremacia marítima. Este ponto de vista não é parcial. Resulta de informações concernentes ao desenvolvimento marítimo soviético, cujas consequências são extremamente sérias. O aumento crescente do poder marítimo soviético permitirá seguramente aumentar as ambições soviéticas que, por sua vez, podem levar a uma estratégia mais ambiciosa.

A questão de força e estratégia é um tanto semelhante à história da galinha e do ovo. O poderio pode encorajar o alargamento das idéias estratégicas e a falta de força restringi-las; por outro lado, uma estratégia firmemente estabelecida pode levar à criação da força para apoiá-la. Não se sabe o que surgiu primeiro — se a galinha ou se o ovo; e nem sempre está claro se a estratégia faz o poder sob a forma de forças militares ou se, ao contrário, as forças militares determinam a estratégia; talvez seja um pouco de ambas.

OBJETIVO EM VISTA

Os soviéticos estão seguramente criando um grande número de bons instrumentos navais e fazendo isso com um objetivo em mira. Podemos apenas imaginar que a natureza do objetivo é u'a missão mais ampla para o poder naval soviético; e talvez aspirem chegar a missão sob a qual opera a Marinha dos E.U.A.: conquistar e manter o controle dos mares e negar sua utilização a qualquer inimigo. Esse pode ser muito bem o objetivo final soviético. Enquanto isso, criaram uma medida de poder naval e precisam adaptar sua estratégia ao poder marítimo que forem capazes de criar.

Por enquanto, os soviéticos não têm forças navais que lhes permitam pensar na conquista agressiva de territórios no além-mar. Têm,

porém, um programa de construção que lhes permitirá alargar sua atual estratégia. A medida que melhorar seu programa de treinamento, que seu plano de construção frutificar, que se tornarem hábeis na guerra marítima, suas idéias serão materialmente afetadas pela sua crescente capacidade.

Pode haver hoje pouca dúvida de que a estratégia provisória da U.R.S.S. é controlar áreas esculhadas ao largo de suas fronteiras marítimas e, a proporção que aumentarem seus recursos e possibilidades, expandir o controle.

Em certas áreas já houve um impacto sobre as possibilidades das forças navais aliadas exercerem o controle marítimo; o Mar de Ochotsk, ao norte da Japão, é um exemplo. Ali, com o apoio das bases terrestres próximas, as forças navais de superfície e aeronaves soviéticas, combinadas com um grande potencial submarino, têm atualmente grande capacidade para desafiar a utilização daquela restrita área marítima pelas forças navais de outras nações.

Isso não quer dizer que a força militar soviética não possa ser repulsa naquela área. Poderá ser desafiada pela ameaça aérea às suas bases e forças; poderá ser ameaçada por operações submarinas ou sadas. Talvez calculando as atuais possibilidades marítimas relativas dos soviéticos face às nações livres, naquela área particular, possamos concluir que ela se tornará um deserto líquido e desabitado exceto para alguns destemidos exploradores e pioneiros. Mas mesmo isso é significativo, porque apresenta uma restrição na outrora total e absoluta supremacia marítima aliada.

Um relance a um mapa mundial revela outras áreas de crescente poderio naval soviético, como nos Mares do Japão, de Barents, Negro, e, naturalmente, o Báltico. Pela judiciosa disposição de suas forças, os soviéticos podem ameaçar de certo modo a liberdade de ação das forças aliadas na costa asiática.

A capacidade submarina dos soviéticos introduz a possibilidade de pelo menos expansões intermitentes

da influência marítima militar, além de suas próprias águas costeiras.

* Embora seja verdade que essas novas áreas de interesse marítimo soviético possam tornar-se difíceis para a operação das forças navais soviéticas por meio de neutralização, a verdade é que a necessidade dessa neutralização indica a diminuição da superioridade mundial das forças navais aliadas. Esse fato, desagradável e assustador, deve pôr fim à complacência. Deve estar sempre presente em nosso pensamento e em nosso planejamento, no presente e no futuro. Deve ser devidamente considerado em nossos planos e nos acréscimos que fazemos no número de navios, armas e aviões.

Desejo especialmente ressaltar que, embora a estratégia do Atlântico no momento pareça estar razoavelmente firme e bem compreendida, há necessidade da maior vigilância na determinação de nossa estratégia no Pacífico, devido à lenta redução da diferença do poder marítimo. Há milhões de amigos asiáticos cuja existência depende do mar. Não devemos arriscar-nos à criação de uma situação que possa eventualmente ameaçar nosso controle sobre qualquer das rotas marítimas do Pacífico essenciais à segurança e à coesão aliadas. O desenvolvimento firme do poder marítimo soviético constitui uma ameaça àquela segurança e coesão.

Esta era é uma reminiscência da que se seguiu a 1930, quando começou a surgir para o nosso país a necessidade urgente de uma Marinha para os 2 oceanos.

Nossos compromissos marítimos para com a OTAN e as realidades da situação no Pacífico estabeleceram novamente a necessidade de um conceito para os 2 oceanos — desta vez em base internacional mais ampla. No momento, os E.U.A. estão transferindo forças do Atlântico para o Pacífico para satisfazer às exigências de ambos os Oceanos. Mas as Forças Navais dos E.U.A. não são suficientes para as necessidades instantâneas e urgentes de uma guerra global. Se a tragédia de uma guerra total chegar até nós, necessitaremos de capacidade maior

do que temos a fim de satisfazer às necessidades dos aliados em ambos os oceanos.

A expansão soviética no Pacífico não se limita ao campo marítimo. Houve grande expansão econômica na Sibéria Oriental de sorte que, hoje, a U.R.S.S. aproxima-se mais de uma quase auto-suficiência em uma região que tem acesso às rotas comerciais do Pacífico.

Na área nordeste da Sibéria, diz-se que os soviéticos têm acesso aos minerais como antimônio, chumbo, zinco, tungstênio, enxofre e bauxita. Há fortes indicações de que nesse setor possam estar encontrando urânio e *pitchblenda*, que é outra fonte de urânio e de rádio. Já foram encontrados e explorados substanciais recursos de carvão para fornecer o combustível e a energia local necessárias às instalações industriais.

E o que é também importante é o fato de que nessa área escondida foram encontrados grandes depósitos de ouro. Em consequência, surgiu na costa nordeste da Sibéria uma cidade inteiramente nova chamada Magadan. Habitada principalmente por trabalhadores escravos, é provavelmente a cidade de maior crescimento no mundo. Há duas décadas a região era habitada apenas por pescadores nativos. Em 1949, a população elevava-se para cerca de 50.000 almas. Quatro anos depois para 100.000 e, de acordo com o Instituto do Estado Soviético para o Planejamento de Cidades, os planos de construção prevêm que terá duplicado de tamanho em 1963. O porto de Magadan oferece uma das melhores baías abrigadas do Mar de Ochotsk. Tem profundidade de 10,8 m e permite a ancoragem livre de mais de uma centena de navios, inclusive navios de guerra dos maiores tipos.

Enquanto estamos focalizando o potencial do Extremo Oriente Soviético, talvez seja interessante falar sobre a cidade de Komsomolsk e dos seus estaleiros no Rio Amur, construídos em 1932. Dois anos depois de estabelecida a cidade, os estaleiros começaram uma produção limitada e, 5 anos mais tarde, estavam em plena produção. Os esta-

leiros do Amur são agora os maiores produtores de novas construções no Extremo Oriente tendo já construído cruzadores pesados, contratorpedeiros e submarinos. Além da construção naval, essa cidade produz aço para navios; tem um arsenal e uma fábrica de motores diesel e de peças sobressalentes e maquinária. Verificamos, assim, que a U.R.S.S. tem hoje em embrião na sua costa do Pacífico todos os ingredientes básicos para o desenvolvimento econômico e marítimo, e, embora muito ainda tenha que ser feito, os soviéticos estão construindo cidades, fábricas e estaleiros em uma área geográfica em que têm acesso ao mar largo; onde já dispõem de portos protegidos e onde encontraram abundantes recursos naturais e aparentemente estão continuando a fazer novas descobertas. Sabemos que, nacionalmente, estão adquirindo competência técnica; embora grande parte de sua mão-de-obra seja escrava, eles a tem em abundância. Todos os sinais são indicativos de que a U.R.S.S. tem intenção de desenvolver todo seu potencial industrial no Extremo Oriente e que o poder marítimo desempenhará papel sempre crescente no esquema de sua política nacional.

Se o mar está se tornando cada vez mais importante para a U.R.S.S. em virtude de sua expansão econômica e objetivos políticos, não é menos importante para os E.U.A. porque envolve a segurança militar e os interesses econômicos.

AUTO-SUFICIÊNCIA

Os americanos dificilmente acreditam que os E.U.A. não são, e de fato nunca foram, um país auto-suficiente. Desde o início de nossa nacionalidade, nossas mercadorias necessitaram do comércio exterior para expandir-se e prosperar; antes da 2ª Grande Guerra, a produção de um automóvel americano necessitava a importação de elementos básicos vindos de 60 diferentes nações; dos 77 artigos estratégicos críticos de que necessitam, os E.U.A., são auto-suficientes em 11 apenas.

Por exemplo, quantos americanos imaginam que a maioria da cromita usada nos motores a jato, turbinas de gás, tubos dos canhões, chapas blindadas e munição vem das distantes Rodésia do Sul, das Filipinas, da Iugoslávia e da Turquia? Quantas pessoas detêm-se para pensar que a maioria do magnésio — por coincidência, esse é um artigo altamente crítico sem o qual não se pode produzir o aço — vem da África e da Índia? A falta da mica utilizada como isolante para os fios elétricos pode afetar seriamente nossa produção eletrônica e retardar nossas operações militares. A maioria da mica vem da Índia e do Brasil. Esse problema permanecerá até que possamos desenvolver adequados recursos ou substitutos domésticos.

Sublinho esses produtos porque são indispensáveis à construção das armas navais, vitais hoje e ainda mais vitais amanhã. O novo submarino *Nautilus*, o navio aeródromo *Forrestal* e o contratorpedeiro *John Paul Jones* não poderiam ser construídos se não tivéssemos podido importar de ultramar. Há outros materiais críticos vitais à nossa economia civil de paz e à nossa indústria bélica que devem chegar aos E.U.A. por via marítima. Mais de 60 % do antimônio necessário ao endurecimento dos metais para engrenagens de motores e utilizados na manufatura de projetis e acumuladores elétricos vem dos países da América do Sul, do sul da África e da Europa. A amosita, necessária à produção de asbestos, que é usada como isolante leve e resistente ao vapor das turbinas dos navios de guerra, para a qual não há substituto, só pode ser encontrada na União Sul-Africana.

Quase 70 % da bauxita utilizada na produção do alumínio vem de fora — da América do Sul e da ainda mais distante Indonésia. A dependência dos E.U.A. da bauxita estrangeira continua a aumentar.

Outras deficiências minerais compreendem o cobalto, usado na manufatura dos motores a jato e nas turbinas a gás; a columbita, usada na produção do aço inoxidável e equipamento de refinação; a tantalita, usada nas superligas resistente

ao calor dos aviões a jato, projectis dirigidos e de muita importância para o equipamento electrónico, ferramentas de cortar e aviões a jato.

A expansão comercial está relacionada de maneira vital com o poder marítimo no esquema da política nacional dos E.U.A. Tanto as exportações como as importações mais do que duplicaram nos E.U.A. desde os dias anteriores à 2ª Grande Guerra. Depois desta, os E.U.A. empenharam-se de várias maneiras na assistência de 64 nações, abrangendo 3 continentes e 6 oceanos e constituindo cerca de 54 % da população do mundo.

Repito que todos os dólares americanos e esforços humanos que estão sendo empregados no exterior para a melhoria e desenvolvimento dos nossos amigos de além-mar estariam perdidos se perdessemos a capacidade de utilizar o mar. Do mesmo modo, todos os investimentos que têm sido feitos nas bases aéreas e instalações do exército no exterior, para uso tanto dos E.U.A. como de nossos aliados, esgotar-se-ão se não existir o transporte marítimo para sustentá-las.

A economia e eficiência dos transportes marítimos em nossos dias está implícita nos planos recentemente aprovados para a navegação dos Grandes Lagos — São Lourenço, estendendo as rotas oceânicas ao coração do continente norte-americano. Essa via para o mar constituirá uma rota alternativa para o transporte em massa e a baixo custo das matérias-primas e produtos industrializados. Permitirá o acesso às instalações de construção e reparo de navios em áreas relativamente seguras.

Projectos como esse indicam a fé do cidadão privado, tanto dos E.U.A. como do Canadá, no emprêgo futuro das comunicações marítimas.

A luz do que ficou dito, só se pode chegar à conclusão de que a influência do poder marítimo nos negócios humanos está crescendo por toda parte. E como a era atômica surge, trazendo consigo átomos benéficos e destrutivos, talvez a idade mais dourada do poder marítimo ainda esteja por vir.

PODER NACIONAL

Embora este estudo focalize o poder marítimo, devemos ter em mente que este não é mais do que uma das componentes do poder nacional. É um dos vários elementos militares potentes integrados nesse conjunto que chamamos "poder nacional".

O poder marítimo, embora tremendamente valioso para uma nação, não é suficiente, por si só, para garantir sua segurança. Esta deve ter muitas componentes — poder marítimo, aéreo, terrestre, industrial e o poder do intelecto e da vontade humana — todos apoiam-se mutuamente em um esforço comum. Ainda mais, tudo indica que será preciso mais de uma única nação para vencer uma luta de vulto nesta era complicada. A vitória em tal luta exigirá a combinação de recursos e vontade de aliados resolutos bem como de um poderoso e vibrante E.U.A.

Uma das características do poder marítimo é sua flexibilidade. Uma esquadra versátil pode receber missões, pelo menos em bases provisórias e parciais, que seriam dadas a outras forças caso estas estivessem disponíveis. Por exemplo, no sul da Europa atualmente muitas das possibilidades aerotáticas dos aliados devem-se a Sexta Esquadra dos E.U.A. Esta esquadra não é em nenhum sentido um substituto apropriado para uma organização aérea baseada em terra. Mas, devido aos orçamentos nacionais, às restrições econômicas e conseqüências políticas de manter forças em território estrangeiro, a contribuição aérea da Sexta Esquadra é valiosa como único substituto disponível para aumentar a aviação tática européia. O fato de ter capacidade atômica, dá-lhe, naturalmente, mais potencial. Além disso, a Sexta Esquadra não é apenas uma força militar mas também uma manifestação política da vontade e capacidade dos E.U.A. para ajudar a manter abertas as vias marítimas e dar apoio aéreo direto ao Mediterrâneo.

O poder marítimo dá a outras facetas do poder militar uma versatilidade e uma flexibilidade adicionais. Aumenta a possibilidade de

procurar o inimigo em condições favoráveis. Infelizmente, também, o poder marítimo introduz um elemento de ameaça mundial nas mãos dos que se inclinam pela agressão. Enquanto a U.R.S.S. foi estritamente um poder terrestre, com as componentes naval e aérea limitadas as suas possibilidades da 2ª Grande Guerra, sua sombra se espalhava apenas sobre seus vizinhos continentais imediatos mas não constituía uma ameaça ao Hemisfério Ocidental. Agora sua capacidade aérea ofensiva e crescente força naval estão alargando os horizontes do comunismo internacional militante. A significação do poder marítimo soviético reside no fato de abrir passagens para consolidar quaisquer efeitos atingidos pela aplicação de sua capacidade aérea de ataque a grande distância. Isso deve ser evidente, porque segue paralelamente os nossos conhecimentos e filosofia militares.

Realmente, os elementos do poder militar devem estar todos estreitamente integrados e unidos, já que tanto se apoiam mutuamente como dependem um do outro para obter o sucesso.

INSTRUMENTOS DO PODER MARÍTIMO

Se quisermos realizar nossas ambições e políticas nacional e internacional, devemos concluir que é imperativo manter a supremacia geral no mar. Devemos também concluir, como corolário, e, contudo, relutantemente, que o completo e absoluto controle do mar provavelmente não é mais possível nesta época, e que, portanto, é preciso fazer certa seleção das medidas de controle a executar.

As limitações auto-impostas e os riscos calculados conseqüentes refletirão e serão sem dúvida refletidos na política nacional.

Ao planejar os instrumentos de amanhã, é preciso muito estudo laborioso; mas há certos fatores que podem ser compreendidos pelos leigos e outros nos quais o leigo estaria interessado. Os instrumentos do poder marítimo dependerão sempre de dois fatores fundamentais: as tarefas que uma nação sabe que

se originarão em apoio de sua política e objetivos estratégicos nacionais positivos próprios e as tarefas que serão impostas pelos objetivos e possibilidades do inimigo. É difícil estimar com segurança as intenções de um adversário potencial. Contudo, se estivermos familiarizados com alguns dos elementos da força dos perturbadores potenciais, podemos determinar suas possibilidades e, tendo chegado a conclusões acertadas referentes a essas, é possível estabelecer contraplanos e contramedidas.

A fim de talhar os instrumentos do poder marítimo, deve haver perfeita compreensão de nossos objetivos nacionais de paz, dos objetivos dos competidores amigos, dos objetivos que devemos procurar atingir no caso de hostilidades e dos objetivos prováveis, possibilidades e intenções daqueles cujos objetivos e idéias são considerados estar em conflito potencial.

Depois dos dirigentes terem estabelecido isso, podem começar a moldar uma filosofia defensiva e ofensiva e, no caso da potência marítima, a esboçar os tipos de navios, aviões e instalações necessárias e as características a que devem satisfazer as armas.

Por exemplo, com o que sabemos sobre as possibilidades submarinas dos soviéticos, os E.U.A. e seus aliados podem fazer um planejamento muito realístico. Sabemos que os submarinos podem ser atingidos de diferentes modos. Podem ser destruídos na fonte. Podem ser interceptados em seus pontos de saída de suas várias bases navais no globo; podem ser interceptados a caminho de seus alvos — o que implica na sua localização e ataque antes que possam atingir os comboios ou outros objetivos. Ou, pode ser necessário combater o submarino depois que chega à posição de ataque; isso importa na proteção cerada dos portos e comboios. Vemos assim a necessidade das operações de minagem, de ataque a submarinos, de escolta de comboios, de forças de ataque e destruição, de forças de ataque de navios aeródromos e de medidas defensivas passivas que se tornarem necessárias. Um

estudo posterior dá boa indicação dos instrumentos que serão necessários — que espécie de armas — que tipos de radar e sonar — e assim por diante.

Isso naturalmente não é mais do que uma faceta do problema marítimo, mas, de maneira semelhante, pode ser determinado o que é necessário no campo anfíbio, na guerra de minas, no reconhecimento aéreo, na defesa continental e em outras áreas.

DEFESA CONTINENTAL

A defesa continental, casualmente, tem sido sempre especialidade da Marinha dos E.U.A. e, hoje, a Marinha tem certas responsabilidades e novos papéis de grande significação.

A defesa continental envolve mais do que a defesa de um ataque de bombardeio intercontinental. Os submarinos têm potencial para atacar nosso território; podem ser equipados para carregar um conjunto de armas, inclusive aviões e projetis dirigidos com carga nuclear.

Nesta era, os E.U.A. devem fazer face ao perigo do ataque de surpresa ao seu próprio território, porque a proteção do que nos é vital é essencial à sobrevivência de nossos aliados e ao nosso próprio bem-estar.

A soma de todos esses fatores expressa-se afinal no tamanho e composição das forças que devem ser mantidas, nas reservas em pessoal, armas e suprimentos que devem estar prontos, no custo anual e nos planos para a mobilização do povo e da economia. A parte da Marinha deve ser equilibrada com as outras necessidades militares e econômicas.

A Marinha será chamada a proteger as áreas marítimas vitais aos E.U.A. e aos interesses aliados tanto antes como — não permite Deus — depois do ataque atômico. A Marinha necessitará forças para apoiar os compromissos nacionais no exterior, para prestar ativo apoio ao combate às armas irmãs, para lançar e interceptar projetis dirigidos, em suma, para cumprir qualquer missão militar que possa ser realizada no mar.

Como se mostrou anteriormente, a solução será diferente para cada país face a sua geografia, sua economia e seus vizinhos — amigos ou inimigos. O problema da Marinha dos E.U.A. é talvez o mais complexo de todos e, portanto, fornece melhor assunto para estudo.

Que precisa a Marinha dos E.U.A. para executar seus papéis e missões? Que precisa a fim de executar seus compromissos para com as forças militares e economias de nossos aliados? Onde será necessário que as Marinhas combatam? Que terão que fazer? Das respostas a tais perguntas, chegamos à composição de uma esquadra constituída de navios aeródromos para levar a guerra aérea às regiões de outro modo inacessíveis, navios aeródromos destinados a operar contra os submarinos inimigos, forças para proteção dos navios contra qualquer ameaça que possa ser feita aos comboios, forças para interdição do esforço inimigo de minagem, forças anfíbias, forças para agir contra a ameaça das minas inimigas, comunicações complexas, submarinos para suas missões normais, inclusive interdição do esforço submarino inimigo, e plataformas para o lançamento de projetis dirigidos.

Uma nação ou uma coalizão prudente jamais confiará exclusivamente em uma só idéia ou arma; nem pode o exercício do poder marítimo ser assegurado por esquadras sem flexibilidade. O canhão e seu projetil, o submarino e seus torpedos e projetis, o avião equipado com bombas e foguetes; e os navios de guerra de superfície, os navios transportes, a marinha mercante e as embarcações anfíbias — todos são necessários para formar uma força naval equilibrada, integrada e capaz de preencher a missão global do poder marítimo.

A nação que possuir os elementos necessários ao poder marítimo pode mover-se em cerca de três quartos da superfície da terra e afetar de certo modo a vida do homem em muitas partes do globo. Pode concentrar forças em áreas críticas; pode deslocar o centro estratégico de gravidade das operações de guerra e pode constituir um embaraço

para as ambições dos agressores em potencial. Os instrumentos devem ser mantidos atualizados. O envelhecimento das armas pode conduzir à perda da campanha marítima antes de ser iniciada e não podemos considerar certa nossa supremacia técnica. Há necessidade de prosseguir na sábia modernização ao longo de linhas de visada distantes de sorte que o elo marítimo das civilizações livres jamais seja quebrado.

OS PRINCÍPIOS

A complexidade do poder marítimo torna realmente difícil o discernimento de seus princípios. Isso tanto é verdade para os princípios maiores de aplicação universal como para os menores de aplicação limitada.

É básico dizer que a estratégia nacional não é uma expressão exclusivamente militar, porque é oriunda de todas as forças, das pressões, das fraquezas, das possibilidades e das limitações do organismo político e suas relações com outros na paz e na guerra.

É também apropriado concluir que o poder marítimo é afetado pelos meios financeiros de uma nação, por sua mão-de-obra em termos de quantidade e qualidade, por sua capacidade industrial, por sua filosofia de governo, por seus recursos naturais e pela determinação de seu potencial total.

Podemos também concluir que, o quanto se possa prever, o grosso dos homens e material que se move em torno do mundo precisará ser transportado por mar.

O comércio marítimo é de suma importância para praticamente todas as comunidades do mundo.

Os princípios clássicos de guerra — *mobilidade, surpresa, concentração, economia de forças* — todos tem lugar óbvio no emprego do poder marítimo. E, hoje, outro princípio está surgindo — o da *diversão*. Esses princípios têm significação estratégica e tática e a aplicação estratégica envolve funções e normas além do campo da responsabilidade militar.

Dentro do espírito da idéia moderna, deve ter-se em mente que os

princípios clássicos de guerra foram inicialmente enunciados quando o movimento e o apoio logístico eram realizados em cadência relativamente lenta. Com a compressão do tempo e do espaço, as contramedidas, a contenção e a represália trouxeram nova significação para os princípios clássicos ainda que não os cancelem.

Depois de passar pelo crivo as regras menores e os fatores obscuros, parece haver apenas dois grandes princípios básicos governando a ciência político-militar do poder marítimo.

Primeiro, toda nação que depende em qualquer escala da utilização do mar para sua economia e segurança deve assegurar as medidas de seu controle compatíveis com suas necessidades e recursos.

Segundo, o controle do mar não é uma função absoluta pois que compreende apenas a segurança do grau de utilização necessário e a negação do uso funcional especificado pelas nações ou grupo de nações inamistosas ou hostis.

Esses dois princípios fundamentais são reflexos da política nacional porque o poder marítimo não pode ser considerado isoladamente.

Em relação aos princípios menores de aplicação especial e seletiva, pode apenas dizer-se que cada caso requer análise própria sendo as respostas oriundas dos fatores pertinentes existentes.

CONCLUSÕES

Para concluir, é necessário falar novamente da modernização referida nas observações iniciais. É prudente manter uma atualização contínua com a evolução dos negócios mundiais, mas é igualmente importante que as soluções efêmeras para os problemas efêmeros não sejam apressadamente interpretadas como invalidando os princípios.

As alterações nas linhas políticas e as inovações científicas sempre necessitarão rápidos deslocamentos de potência e de progressos como medidas provisórias, para compensar as vantagens e manter o equilíbrio. Esse jogo de medidas e contramedidas, armas e contra-armas, serão freqüentemente de caráter tão radi-

cal que momentaneamente obscurecerão os princípios básicos fundamentais. Em nenhum caso é isso mais verdadeiro do que no mar.

O variável capricho do mar tem forçado os homens a muitos expedientes para aproveitar seus recursos e afastar seus perigos, mas uns poucos e imutáveis princípios de física permanecem sob todas as estruturas que o homem construiu para obter uma vida segura no mar. A mesma simplicidade relativa fundamenta e apoia a ciência e a arte do poder marítimo. Profundamente e atrás

da miríade de problemas especiais com que se defrontam os povos do mundo no domínio do poder marítimo, há apenas uns poucos grandes fundamentos e, não importa quão complicada seja a equação especial, sua solução depende do conhecimento desses fundamentos. O maior deles é que, a menos que o mar seque, o homem estará sempre a braços com o problema de conseguir atravessá-lo e impedir que o seu inimigo o faça, porque não se pode divisar qualquer substituto total para os caminhos dos mares.

COMPANHIA SIDERÚRGICA BELGO-MINEIRA

Laminados — Trefilados — Tubos galvanizados

USINAS: SABARÁ E JOÃO MONLEVADE

Escritório central de vendas:

AV. NILO PEÇANHA, 26 — 4º AND. — TEL. 22-1970

RIO DE JANEIRO

MEU ÚLTIMO ATAQUE COM CARROS DE COMBATE

Transcrito da revista alemã "St-Christophorus". Tradução de SYLVIO DO VALLE AMARAL, Capitão de Infantaria (R-2)

A 15 de julho de 1918, o III Exército, de Einem, atacou para romper a frente francesa. O grupamento de carros n. 13 (bávaro), engajou-se em ligação com o 1º regimento de artilharia e os 15º e 24º regimentos de infantaria bávaros, na região de Souain-Suippe, sul de Reims. Aquêlê era comandado pelo 1º tenente Wilhelm.

I — ÚLTIMOS PREPARATIVOS ANTES DO ATAQUE

Desde o início do fogo rolante, isto é, 220 minutos antes do ataque, cinco carros foram levados o mais próximo possível da posição inimiga. Atingimos rapidamente a base de partida, em contacto com as nossas primeiras linhas; mas, durante essa marcha, a artilharia adversa, que começara a reagir, inutilizou um carro, destruindo-lhe a lagarta por obus.

Enquanto se terminavam os últimos preparativos, conduzi alguns homens de minha equipagem e consequi, graças à protecção do fogo rolante, desenrolar uma faixa indicadora, sem que os contrários a vissem, até sua primeira linha. Assim minha direcção ficaria assegurada e estaria liberado do terrível medo de errar e da consequente responsabilidade. Sómente pode imaginar a dificuldade de semelhante orientação quem precisou encontrar caminho meio à rede de trincheiras inimigas desconhecidas, na obscuridade da aurora, na angústia dominante no momento em que se aborda a linha oposta, sob a ameaça de reacções da artilharia, presa da inquietação de saber se o inimigo reagirá, quanto, ou se a

surpresa vingará. Foi, portanto, grande tranquillidade ter minha direcção assegurada até à linha adversária por essa faixa.

A artilharia inimiga, refeita da surpresa, se encarniça sobre nossa primeira linha, onde se emassa a infantaria de ataque. Contra toda necessidade, ataca-nos com obuses de gás; cada um coloca a máscara e a solidariedade, a compreensão recíprocas imediatamente cessam, cada qual a se esforçar para habilitar-se à tempestade de ferro, que conduz a morte em torno de nós.

... 50 minutos antes do ataque. O espírito recapitula maquinalmente os pontos essenciais da ordem; os pontos de direcção, gravados de véspera na memória, desfilam frente aos olhos, como um filme... Olho sem cessar o relógio. Insensível à minha impaciência, promete-nos ainda vinte minutos de espera. O campo de batalha não tem êsse aspecto pacífico e inofensivo ao qual nos habituamos. Nossa suscetibilidade, endurecida pela experiência dos grandes ataques, revela, em ambiência indefinida, certa forma embaralhada, lembra que o adversário está, desta feita, em vigília. Tal impressão, todos partilhamos. E de fato, soubemos mais tarde, o ataque malograra-se.

O vento matinal dissipa a nuvem de gás. Retomamos contacto com o que nos cerca. Cada um está no respectivo posto. Fico o maior tempo possível no exterior, a fim de manter-me a par da situação e resolver dificuldades imprevisíveis do terreno. É importante que o carro não se detenha à partida. O ataque da infantaria ficaria paralizado.

Agora é sério: um minuto, 30 segundos, 15 segundos, avante!

...E nossos 100 CV misturam seus, zumbidos aos estrondos da barragem.

II — O ATAQUE

A partida teve bom êxito, segundo as previsões. O inimigo parece não ter ainda percebido o lançamento do ataque, porque nos colamos à barragem. Esmagamos, na passagem, abatizes e rédes, abrindo assim caminho às seções de assalto, que nos seguem, facilitando-lhes a surpresa.

As antigas trincheiras de 1914 constituem temíveis obstáculos. Só as transponho com angústia, a ocupar, eu próprio, o pósto de direção. O carro, cujo centro de gravidade é muito à retaguarda, eleva-se vagarosamente até a posição de equilíbrio, em que plaiño a cinco ou seis metros acima da trincheira, da qual observo o fundo sem muita confiança. Retenho o veículo no freio. Ainda 20 ou 30 centímetros, bascula, atinge o talude oposto e sai do buraco, a pleno gás, tal monstro anfíbio.

Semelhantes dificuldades fazem esquecer por momentos que estamos em pleno ataque, no meio da posição inimiga, mas a tempestade de artilharia chama-nos enérgicamente à realidade. Encontramo-nos ao centro da zona de fogo mais denso, embora um foguete de infantaria tenha solicitado tiros mais longos, sem saber se eles vêm das nossas baterias ou das opostas. Um dos meus motoristas foi gravemente atingido, o olho arrancado, o rosto ferido. Nossa aviação de combate não conseguiu abater o balão. Insolente, aflitivo, essa linguagem cheia de ar nos despreza tranquilamente e dirige o fogo contra nós.

A reação inimiga torna-se mais violenta: reservas, emassadas sobre pontos de apoio; metralhadoras em flaqueamento dificultam a progressão da nossa infantaria. Saravada de balas abate-se sobre as blindagens. Atacamos ninhos de resistência e pontos de apoio como gato e rato. Com minha metralhadora de vante, cego o adversário, obrigando-o a enterrar-se. Sua defesa

não nos perturba absolutamente, porém nos obriga a encerrar as frinchas de visão e a usar óculos de aço contra as projeções desse metal fundido. Sem me deter, sem me ocupar desses tiroteios, avanço sobre o inimigo, cujo nervoso se agrava a cada momento e o varro à queima-roupa com alguns tiros de canhão de sete centímetros, de fogo rápido.

De repente o motor pára. Trabalhava a pleno regime havia duas horas e meia. Ouvimos o estrondo de um obus aproximar-se de nós. Cada qual sabe que se trata agora de tudo arriscar. Três homens se encarniçam na manivela, dado que a partida do motor permitiria ganhar a máxima velocidade uma coberta; todos os motoristas sabem porém, como é difícil tornar a pôr em funcionamento um motor, cujo poço de escape se tornou rubro.

Enfim, algumas faíscas. O motor gira... Apronto-me a comandar: "Avante, à direita, toda velocidade", quando um clarão de incêndio, seguido de estalo terrível, atravessa o carro! Três corpos humanos rolam a meus pés. O carro B.D.B. da 13ª seção estava em chamas nas linhas inimigas, frente a Souain.

III — FIM

Quando volto a mim, gatinho sobre o piso do carro em fogo, sobre corpos inanimados. Algo está preso, máscara ou cartucheira, ignoro; sei, apenas, que desejo sair desse inferno de fogo, que pode explodir a qualquer minuto, e que o calor é insuportável nas partes do corpo que ficam em contacto. Pelo menos não ser queimado miseravelmente, em sã consciência! Onde está então minha "Parabellum"? Desesperado esforço-me a encontrá-la, quando caio de cabeça, no vazio.

Fujo, fujo, não importa para onde, porém longe do carro. Logo outra forma sai do aparelho e se reúne a mim. É o sinaleiro de bordo. Meu rosto está cheio de sangue coagulado. Ele estende-me um espelho, mas não tenho coragem de olhar. Sem ligação para a retaguarda, nada conhecemos da situação, a não ser que nosso ataque se

malogrou e estamos isolados na frente. Cada vez que o fogo redobra de violência, tememos que um contra-ataque nos faça prisioneiros. Esperamos a noite para fugir. A estrela polar nos guia através de emaranhados das obras. O companheiro, com estilhaço na perna, claudica à minha retaguarda. Recebemos alguns obuses de gás. Sem máscara, corremos contra o vento. Atingimos, enfim, um posto de socorro avançado. De lá, não obstante a afluência, sou encaminhado para um posto principal, onde deixo o colega. Telefono ao grupamento, que me manda buscar de automóvel.

...Fiz meu relatório sobre o ataque, diretamente ao comandante Bornschlegel, chefe dos grupamen-

tos de carros alemães. Após, fui transportado para um hospital de campanha, onde diagnosticaram, além das queimaduras, choque nervoso. Tive a sorte, alguns dias mais tarde, de ser repatriado para um hospital do interior, ao mesmo tempo que o tenente Werner, chefe da minha seção, ferido no mesmo ataque.

Sómente mais tarde soube que de toda a equipagem, três homens, apenas, um dos quais o sinaleiro, tinham podido escapar do carro em chamas, todos mais ou menos gravemente feridos.

Fora do combate no momento do grande ataque alemão, tive ao menos assim o consolo de evitar a retirada e o triste fim das jornadas de novembro.

**COMPANHIA PROGRESSO INDUSTRIAL
DO BRASIL**

FABRICA BANGU

TECIDOS FINOS

EXIJAM SEMPRE A MARCA



QUE GARANTE:

CÔRES FIRMES, PERFEIÇÃO E DURABILIDADE

NOSSOS BATALHÕES RÔDO-FERROVIÁRIOS

AS UNIDADES DE CONSTRUÇÃO DO NORDESTE

FERNANDO ALLAH MOREIRA BARBOSA
Major de Engenharia

Julgamos que haverá um certo interesse histórico e sentimental, sobretudo para os camaradas da Engenharia, em fixarmos aqui, antes de abordarmos suas atuais atividades, os fatos que antecederam e determinaram a recente criação de unidades de construção da Arma de Engenharia do Exército, em nossa região Nordeste.

Como todos hão de estar lembrados, foi criado, em abril último, para instalação imediata, o 1º Grupo de Engenharia, integrado pelos 1º Batalhão Rodoviário e 3º e 4º Batalhões Ferroviários. Entretanto, o que pouca gente sabe é que a idéia da organização dessas unidades não surgiu, inopinadamente, sendo, antes, um projeto longamente meditado e amadurecido, cuja execução as condições da conjuntura nacional só agora tornaram possível.

Em fins de 1951, o Sr. Café Filho, então Vice-Presidente da República, no decurso de um programa de visitas que empreendeu aos Estados do Sul, teve oportunidade de travar conhecimento com algumas de nossas unidades de construção, empenhadas na realização do TPS, notadamente o 2º Batalhão Ferroviário e o 2º Batalhão Rodoviário.

Em Rio Negro, sede do 2º Batalhão Ferroviário, após haver sido informado dos trabalhos em andamento e tendo percorrido toda a zona de trabalhos da unidade, o Senhor Café Filho não encontrou sua admiração por tudo quanto vira e teve, para com o Comandante do Batalhão, expressões como as que

reproduzimos abaixo, senão textualmente, pelo menos em seu significado aproximado:

— Mas, tudo isso é admirável! Quantos benefícios essas unidades poderiam prestar ao Nordeste! Hei de me bater, junto ao Congresso, pela criação de Batalhões Rodoviários no Polígono das Sêcas!

Naquela ocasião, as expressões entusiasmadas do Vice-Presidente pareceram destinadas, unicamente, a fazer parte da costumeira troca de amabilidades entre visitantes e visitados, tão comuns entre nós.

Quis o destino, porém, que a conjuntura política nacional evoluísse, como é do conhecimento geral, no sentido de levar o Sr. Café Filho à suprema investidura da Nação.

Nesse momento, ao contrário do que muitos esperavam, demonstrou o Presidente que não esquecera a profunda impressão recebida quando de sua visita ao 2º Batalhão Ferroviário.

Além disso, seus colaboradores imediatos, aos quais poderia interessar, funcionalmente, a organização de unidades de construção para cooperarem com o DNOCS, no combate aos efeitos das estagernas calamitosas do Nordeste — Chefe do Gabinete Militar da Presidência, Ministro da Viação e Ministro da Guerra — apreenderam, imediatamente, todo o alcance técnico e social da medida em vista, de modo que a concretização do projeto passou a depender, tão somente, de providências administrativas rotineiras.

É digna de ser salientada, durante os entendimentos que então tiveram lugar, o entendimento amigável e eficiente dos Ministérios da Guerra e da Viação, do qual resultou a assinatura de um convênio entre esses dois altos órgãos da administração federal, posteriormente homologado pelo Presidente da República, e referente às missões, condições de trabalho e situação de dependência técnica e administrativa das unidades organizadas.

Finalmente, em abril de 1955, culminaram as providências que vinham sendo adotadas com a efetiva criação de um Comando de Grupamento de Engenharia e de três unidades de construção, para integrá-lo, a saber: 1º Batalhão Rodoviário, com sede em Caicó, Rio Grande do Norte; 3º Batalhão Ferroviário, sediado em Campina Grande, Paraíba e 4º Batalhão Ferroviário, localizado em Crateús, Ceará. Quanto à sede do próprio Grupamento — ao qual caberia orientar, controlar, fiscalizar e apoiar, materialmente, as unidades subordinadas foi deixada à livre escolha do Ministro da Guerra.

Existia, em Campina Grande, sem utilização, um velho quartel do Exército, de modo que, desde logo, pensou-se em aproveitá-lo para a instalação do Comando do Grupamento. Embora isso fôsse uma solução simples e, por outro lado, atendesse à urgência que se desejava emprestar à organização das novas unidades criadas, um primeiro reconhecimento local demonstrou, imediatamente, que as desvantagens superavam grandemente as vantagens da adoção desse alvitre: é que o quartel, já antigo e desocupado há longo tempo, não estava em condições de pronta ocupação; necessitaria, para tanto, de uma completa remodelação, obra não só dispendiosa como demorada.

Acrescia, por outro lado, que, sendo Campina Grande uma cidade mediterrânea, todo o material e equipamento adquirido pelo grupamento nos mercados do Sul teria de ser desembarcado em Recife e fazer um percurso adicional em estrada de ferro, com a conseqüente oneração de preços.

Outrossim, Campina Grande, embora permitisse a justaposição dos Comandos do 3º Batalhão Ferroviário e do Grupamento ficava bastante excêntrica em relação às duas outras unidades, o que iria criar embaraços de vulto à ação de conjunto do Grupamento.

Uma outra desvantagem com a qual era forçoso arcar, na hipótese da localização do Grupamento em Campina Grande, era a exigüidade da área adjacente ao quartel existente, fato que oferecia um obstáculo, praticamente intrasponível, à boa marcha da instrução militar dos conscritos incorporados às unidades integrantes do conjunto. De fato, as condições locais, devidamente examinadas e avaliadas, indicaram desde o início, a conveniência de adotar-se, no âmbito do Grupamento, o regime de instrução que já vinha dando bons resultados nas unidades de construção do Sul do país. Apenas, o processo seria aplicado, aqui, em escala ainda maior, pois a instrução de formação seria realizada, não mais pelas companhias de Comando e Serviços de cada unidade, mas pelos órgãos de comando do Grupamento, naturalmente com meios — pessoal e material — dos Batalhões. Isso proporcionaria às unidades maior liberdade de ação, para se dedicarem a seus encargos técnicos, mas tornava imperioso que o Grupamento dispusesse de instalações suficientes para abrigar, alimentar, vestir, equipar e instruir cerca de 1.200 homens, permanentemente. A verdade, no entanto, é que as edificações do quartel de Campina Grande jamais poderiam fornecer as instalações necessárias e não havia área suficiente para a construção de novos pavilhões, em número adequado.

Portanto, tornou-se evidente, acima de qualquer dúvida, que Campina Grande não constituía o melhor local para a instalação do Comando do Grupamento. Entretanto, a existência de um quartel, imediatamente disponível, representava um polo de atração que não se poderia desprezar, sem razões muito ponderáveis.

Em consequência dos fatos acima, outros reconhecimentos foram realizados, à procura de soluções outras.

Em João Pessoa e Natal havia, igualmente, antigos quartéis, que poderiam ser aproveitados pelo Grupamento e foi nessas cidades que se procurou a solução definitiva, pois, a utilização de instalações já existentes, mesmo que carentes de reparos, seria, certamente, muito mais econômico que a construção de uma sede inteiramente nova.

Após a realização de exames acurados e entendimentos com as autoridades locais, chegou-se à conclusão de que o mais aconselhável seria a divisão dos órgãos de comando do Grupamento, mediante a localização dos elementos administrativos em João Pessoa e dos meios de instrução — inclusive a seção de operações do Grupamento em Natal, onde seria organizado um "Centro de Treinamento".

No entanto, o quartel de João Pessoa estava em condições materiais tão precárias, que não poderia ser ocupado, mesmo temporariamente, sem a realização dos reparos mais urgentes. Quanto às instalações de Natal (Quartel de Lagoa Nova) estavam vinculadas a um moroso processo de desapropriação, pelo que não se encontravam disponíveis, de imediato.

Em virtude de todos esses fatores, a decisão adotada, afinal, foi a da instalação provisória do Grupamento em Campina Grande, mas apenas pelo tempo suficiente para que se regularizasse a situação patrimonial do quartel de Lagoa Nova e se procedessem aos reparos mais urgentes no imóvel de João Pessoa. De futuro, tender-se-ia para a solução definitiva, isto é, a organização do "Centro de Instrução" em Natal e localização dos órgãos técnicos e administrativos do Grupamento em João Pessoa. Dessa maneira, deu-se à organização do Grupamento um caráter de progressividade, capaz de permitir o início imediato das obras técnicas que lhe foram confiadas e, simultaneamente, não prejudicar o equacionamento definitivo e a solução de seu problema de instalação, do que, aliás,

vai depender, grandemente, a eficiência de sua atuação no setor da instrução militar, isto é, da formação da mão-de-obra especializada com que terá de prover as unidades subordinadas, a fim de capacitá-las para a execução de suas tarefas técnicas.

O problema da instalação, porém, ainda que vital para a criação de salutar ambiente moral, fator preponderante do rendimento de qualquer coletividade humana, no setor da produção, quase perde a significação quando comparado aos encargos técnicos confiados ao Grupamento pelo convênio assinado entre os Ministérios da Guerra e da Viação.

Essas missões, embora englobando obras numerosas, dissimuladas pelo território de quatro unidades federadas e atinentes a vários setores da técnica de construção, obedeceram, em sua fixação, a uma diretriz homogênea, consubstanciada no duplo objetivo de dar continuidade à nossa ligação ferroviária Norte-Sul e propiciar condições favoráveis à recuperação econômica e social das populações assoladas pelo fenômeno cíclico das estiagens prolongadas. O primeiro desses objetivos impunha a realização de numerosas obras ferroviárias, destinadas a integrar, em um todo, as redes locais isoladas, desconexas, de péssimas condições técnicas e totalmente desaparelhadas. Para o segundo objetivo, deveriam concorrer empreendimentos nos setores rodoviário e das obras contra secas; aqueles, proporcionando maior intensidade de circulação econômica aos Estados interessados e estes eliminando, tanto quanto possível, o êxodo das populações flageladas e proporcionando-lhes, em seu próprio ambiente, condições mínimas de bem-estar e de sobrevivência.

Assim, o Grupamento recebeu missões desses três tipos, algumas delas já em curso de realização por outros órgãos de administração federal (DNEF, DNER e DNOCs).

Não se diga, porém, que a criação do Grupamento constituiu uma intromissão inoportuna no campo da técnica civil, pois a orientação

que ditou sua criação foi, tão somente, criar um instrumento de trabalho suplementar, destinado a suprir, com o elemento militar, de movimentação compulsória e, portanto, de fácil concentração, a deficiência de pessoal da técnica civil.

O fato dos departamentos do Ministério da Viação haverem transferido, para o 1º Grupamento de Engenharia, alguns de seus encargos técnicos, não implicou, absolutamente, na diminuição do ritmo de seus trabalhos, pois restam-lhes, na própria região, canteiros de trabalho suficientes para absorver, por muitos anos, tanto seus recursos humanos como financeiros, havendo, ainda, muitos outros projetos a serem atacados, oportunamente.

O que se objetivou, na verdade, foi por côbro à alarmante situação de, por exemplo, há mais de 40 anos não se lançar um único trilho na ligação ferroviária Campina Grande-Patos, quando essa ligação, de poucas dezenas de quilômetros, virá estabelecer uma conexão entre a rede ferroviária do Nordeste (antiga Great Western) e a Rede Viação Cearense, sendo, conseqüentemente, de notória importância para a continuidade do eixo ferroviário Norte-Sul.

De idêntico modo, a construção do açude de Gargaiheiras vem se arrastando por mais de quatro décadas, com evidente prejuízo para as populações ribeirinhas.

De fato, nota-se, facilmente, que faltava, à estrutura de trabalho desdobrada no Nordeste, um elemento capaz de imprimir caráter dinâmico à execução das obras programadas. Esse o lugar preenchido pelo 1º Grupamento de Engenharia e unidades que o integram, sem que sua presença possa representar qualquer restrição à capacidade de nossos técnicos civis, de formação tão aprimorada e tão patriotas quanto seus camaradas militares.

A verdade, porém, é que o Ministério da Guerra dispõe de facilidades muito maiores para concentrar os elementos que lhe são subordinados, em determinada região, que o Ministério da Viação. Isso é uma decorrência das diferenças existentes entre os textos dos Esta-

tutos dos Funcionários Públicos da União e do Estatuto dos Militares, constituindo um fato concreto a ser reconhecido e encarado, a despeito das opiniões individuais, quaisquer que sejam.

Relembrados, dessa forma, os objetivos gerais, cuja consecução deveria nortear a escolha das missões a serem atribuídas ao novo instrumento de trabalho representado pelo 1º Grupamento de Engenharia, vejamos agora, quais foram, realmente, essas missões.

No setor ferroviário, o Grupamento recebeu sete encargos diferentes, disseminados pelos Estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco, todos orientados segundo a diretriz geral de dar continuidade à rede de ferrovias da região, mediante o estabelecimento de conexões entre as Estradas de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte e Rede Ferroviária do Nordeste (antiga Great Western). São as seguintes as obras em questão:

- 1) Prolongamento Ferroviário Piri-piri-Terezina;
- 2) Ligação ferroviária Crateus-Oiticica-Campo Maior;
- 3) Ligação ferroviária Piquet Carneiro-Crateus;
- 4) Estudo e construção do prolongamento ferroviário Oscar Nelson-Jucurutu, até um ponto conveniente da ligação ferroviária Campina Grande-Patos;
- 5) Construção do trecho Patos-Pontes dos Oitis, na ligação ferroviária Campina Grande-Patos;
- 6) Ligação ferroviária Bananeira-Picuí;
- 7) Estudo e construção da ligação ferroviária entre Petrolina e um ponto conveniente da Rede de Viação Cearense, passando por Salgueiro (Pernambuco).

Embora não estivesse explícita na missão, havia uma ordem de prioridade intuitiva, na execução dessas várias obras, conforme o maior ou menor grau em que elas concorressem para o objetivo geral

da continuidade da Rede Ferroviária Regional fôsse atingido. Além disso, algumas das ligações em questão já estavam em curso de construção, sob a responsabilidade de entidades civis, de modo que não pareceria lógico, razoável, nem econômico, que seus trabalhos fôsem interrompidos, em obediência a nova ordem de prioridade, inteiramente arbitrária.

Se localizarmos tôdas essas missões em um mapa do Nordeste, desde logo podemos tirar conclusões muito interessantes, a respeito da importância relativa de cada um dos trechos em causa.

Assim, o prolongamento da Estrada de Ferro Central do Piauí, de Piri-piri até Terezina, colocará a Capital do Estado do Piauí em ligação direta com o pórtio de Luiz Correia (Ponto inicial da ferrovia), o que terá reflexos imediatos sobre a economia do Estado, que se libertará da incômoda situação de tributária do precário pórtio de São Luiz ou da navegação do rio Parnaíba, sabido que esta não só é de pequeno rendimento (o rio só permite a passagem de chatas de pequeno calado) como sofre os efeitos da baixa do nível das águas, durante a época das estiagens.

Por outro lado, a ligação Crateus-Campo Maior realizará a conexão entre a Rede de Viação Cearense e a Estrada de Ferro Central do Piauí, pondo esta última Unidade Federada em contato com as demais da Região Nordeste.

É inegável, portanto, o interesse ímpar que essas duas obras têm para o Estado do Piauí, qualquer que seja o aspecto sob o qual sejam encaradas.

Acresce, outrossim, que um dos batalhões integrantes do 1º Grupamento de Engenharia, o 4º Batalhão Ferroviário, foi sediado, precisamente, em Crateus, e estava, conseqüentemente, em excelentes condições para se encarregar de ambos os trabalhos, o que, de fato, aconteceu.

Outra ligação, de transcendente importância, também confiada ao 1º Grupamento de Engenharia, é a de Campina Grande-Patos, que virá pôr em ligação a Rede Ferroviária

do Nordeste e a Rede de Viação Cearense e, portanto, dar continuidade às ferrovias da região Nordeste.

É interessante salientar, porém, que essa ligação só foi entregue ao Grupamento no trecho Patos-Ponte dos Oitis, ficando o restante do percurso sob a responsabilidade do organismo que já vinha se ocupando da obra.

No concernente a essa ligação, devemos assinalar o fato de que, há mais de 40 anos, não é assentado nenhum trilho nela, embora os trabalhos de terraplenagem estejam praticamente terminados. Isso permitirá que o Grupamento realize um avançamento rápido e cumpra, em tempo recorde, a primeira de suas missões.

Ainda a respeito da ligação Campina Grande-Patos, devemos ressaltar o valor que representa para os Estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba, de vez que permitirá um intenso intercâmbio entre essas Unidades da Federação, de economia similar e igualmente assoladas pelo fenômeno das secas. Aliás, a ligação da Rede Viação Cearense à Great Western é velha aspiração do povo cearense, que tem revelado por ela uma permanente simpatia, desde o tempo em que foram iniciadas as obras, nos primeiros anos do século atual.

Temos falado, até aqui, do valor e do interesse que as obras ferroviárias, a cargo do 1º Grupamento de Engenharia, representam, mas não há como negar que aquelas a que nos referimos até aqui têm projeção mais ou menos local, permitindo a conexão das diversas ferrovias existentes na região.

O mesmo não ocorre, porém, com a ligação da Rede de Viação Cearense a Petrolina (passando por Salgueiro), que se reflete no plano nacional, pois representa a ligação das ferrovias nordestinas à Viação Férrea Leste do Brasil (em Petrolina) e, através desta, a toda rede ferroviária da região Centro-Meridional do país. Feita essa ligação, teremos atingido a continuidade dos nossos trilhos desde São Luiz, no Maranhão, até Jaguarão, na fronteira com o Uruguai.

Acresce, ademais, que, ao contrário do ocorrido com várias das missões atribuídas ao 1º Grupamento de Engenharia, já em curso de execução, essa será criada, integralmente, por nossas unidades de Engenharia, desde os trabalhos de campo até as obras da super-estrutura.

Desas forma, o 1º Grupamento de Engenharia virá colocar-se no mesmo plano, do ponto de vista nacional, em que já se encontram as unidades que, no Sul, trabalham, atualmente, na terminação do Tronco Principal Sul (TPS).

Portanto, não há como negar um alto índice de prioridade a essa obra que é, no âmbito nacional, a mais significativa de quantas foram entregues à Arma de Engenharia do Exército, através do 1º Grupamento de Engenharia. Também o fato de, aí, a Engenharia Militar arcar com a responsabilidade integral da obra, confere a esta uma significação de grande relevo, sobretudo em seu aspecto psíquico e sentimental, fazendo dela a "Nossa Obra", por excelência.

No setor rodoviário, o Grupamento recebeu missões múltiplas, embora nenhuma de significação fora do comum. Trata-se, no caso, de 12 trabalhos, localizados no território dos Estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba, quase todos de interesse meramente regional ou local. Dessas missões, a mais importante é a Rodovia Central do Ceará, que faz parte do Plano Geral de Viação Nacional. As demais integram os Planos Estaduais de Viação e se situam, grosso modo, ao redor de Caicó, onde foi sediado o 1º Batalhão Rodoviário, que é a unidade mais logicamente capacitada para executá-las.

Essas missões são :

- 1) Ramau Rodoviário de Picuí;
- 2) Rodovia Estaca Zero-Taperoá;
- 3) Rodovia Central do Ceará;
- 4) Rodovia Catolé do Rocha-Patu;
- 5) Rodovia Catolé do Rocha-Alexandria-Pau dos Ferros;
- 6) Rodovia Patos-Santa Luzia-Parelhas;

- 7) Rodovia Brejo da Cruz-Patu;
- 8) Rodovia Caicó-Jucurutu;
- 9) Rodovia Caicó-Patos;
- 10) Estrada Jardim do Seridó-Ouro Branco;
- 11) Ramal Rodoviário Carnaúba dos Dantas-Picuí;
- 12) Ponte sobre o rio Seridó.

Tal como aconteceu com os trabalhos ferroviários, a maioria dessas obras já estava em curso de execução, sendo sua responsabilidade transferida para o 1º Grupamento de Engenharia, após sua organização.

Ainda que, do ponto de vista técnico, tais obras não representem obstáculos de monta à ação do Grupamento, surge, aqui, um interessante problema administrativo, oriundo da multiplicidade de missões a serem atribuídas a uma única unidade (o Grupamento só dispõe de um Batalhão Rodoviário), o que exigirá o fracionamento dos meios do Batalhão e a adoção de medidas especiais de coordenação e controle, a fim de que esse fracionamento não venha a gerar a ineficiência ou a irresponsabilidade.

Neste caso, tal como acontece com as missões ferroviárias, será mister organizar um plano de trabalho, no qual cada obra receba uma prioridade, de acordo com sua importância relativa no conjunto das missões entregues ao Grupamento, já que a ausência dessa providência poderia dar lugar à dissipação das minguadas verbas existentes em empreendimentos de utilidade duvidosa, com prejuízo dos trabalhos que poderiam concorrer, de maneira mais positiva e imediata, para o cumprimento de uma das missões primordiais do Grupamento, qual seja a de contribuir para a fixação e o bem-estar das populações nordestinas, mediante a aceleração de sua circulação econômica, social e cultural e a organização de atividades assistenciais, que visem a colaboração com as autoridades locais, particularmente nas épocas de estiagem prolongada.

Mas, não apenas nos setores da construção de vias de transporte recebeu encargos o 1º Grupamento de Engenharia.

Também o DNOCS cedeu-lhe algumas das obras de que estava encarregado. Essas, em número bem menor que as anteriores, constam de três construções propriamente ditas e das obras de irrigação de um açude, como sejam :

- 1) Açude Curimatã ;
- 2) Açude Marechal Dutra (antigo Gargalheira);
- 3) Açude do Realejo ;
- 4) Obras de irrigação do açude Várzea do Boi.

Um aspecto que nos parece digno do maior relevo, e que não queremos deixar de mencionar, nos presentes comentários, é que, em todos os casos em que houve transferência de encargos de entidades civis para os órgãos militares, isso se efetuou em perfeita harmonia, sem qualquer choque de jurisdição ou impedimento de ordem técnica, em uma cabal demonstração de que a cooperação entre as técnicas civil e militar é, não só possível, mas, em muitos casos, até mesmo desejável.

No caso vertente, não se condenaram os elementos civis à inatividade, com a passagem dos trabalhos acima à responsabilidade do 1º Grupamento de Engenharia. Ao contrário, o acontecido veio aliviá-los de parte da missão, permitindo-lhes concentrar seus meios (que são poucos, sobretudo em pessoal) nas tarefas restantes, e, conseqüentemente, imprimir-lhes ritmo de execução mais acelerado, com vantagens evidentes para todos.

Quando um órgão, como é o caso do DNOCS, permite que a realização de uma obra como o açude Gargalheira (atualmente crismado de Marechal Dutra) se dilate por mais de 40 anos, com prejuízos imediatos e vultosos para as populações ribeirinhas, além do encarecimento eventual do trabalho, temos de curvar-nos à evidência do fato de que os meios dessa entidade são insuficientes para a execução da tarefa.

Em tal caso, manter essa missão sob sua responsabilidade, apenas porque está situado dentro de seu setor específico de atividades,

quando existe outro organismo que pode dela se encarregar, em melhores condições de rendimento, é dar mostras palpáveis de estreiteza de vistas e arraigado sentimento de sectarismo.

É necessário que nos curvemos ante os fatos concretos e escolhamos, sempre, a melhor solução, do ponto de vista do interesse da coletividade, que deve ser resguardado acima de todas as mesquinhas susceptibilidades de grupos ou de vaidades pessoais.

A verdade é que os trabalhos de Engenharia, fundamentais para o progresso material e a segurança da Nação, pululam entre nós em tal quantidade, que nos parece inteiramente ridículo o antagonismo que se pretende criar entre as técnicas militar e civil, acusando-se aquela de invadir o campo de atividades desta. Na verdade, o que se impõe, mormente em um país como o nosso, onde tudo está, ainda, praticamente, por fazer, é a cooperação leal, harmônica e proveitosa dos dois instrumentos de ação, um e outro orientados, tão somente, no sentido de preservar a integridade da Pátria comum e de assegurar melhores condições de bem-estar e de prosperidade à Nação.

Vistas, assim, em uma simples enunciação, as missões que foram confiadas ao 1º Grupamento de Engenharia, de acordo com o convênio assentado entre os Ministérios da Guerra e da Viação e homologado pelo Primeiro Mandatário da Nação, desejamos, antes de encerrar nossas considerações de hoje, dizer algumas palavras sobre os meios de que dispõe essa unidade do nosso Exército, para se desincumbir de suas tarefas, as dificuldades prováveis que terá de vencer e o modo por que pretende cumprir suas missões.

Como já tivemos oportunidade de recordar, no início destas notas, o 1º Grupamento de Engenharia dispõe, essencialmente, como elementos executantes, de três unidades de construção de nossa Arma de Engenharia — dois Batalhões Ferroviários e um Rodoviário.

Além disso, conta, igualmente, com meios de Comando (Uma Companhia de Comando e Serviços e Estado-Maior de nível regimental) e elementos próprios de trabalho (Uma Companhia Mista de Equipamento e Viaturas), com os quais pode reforçar os meios orgânicos das unidades subordinadas.

A tal respeito, aliás, é digno de nota o fato de as primeiras experiências já haverem demonstrado que esses meios próprios de execução são insuficientes para as necessidades reais do trabalho, pelo que já se cogita de substituir a Companhia Mista de Equipamento e Viaturas por um "Batalhão de Serviços de Engenharia", composto, em resumo, de uma Companhia de Comando e Serviços, uma Companhia de Equipamento Mecânico, uma de Suprimento D'Água e outra de Viaturas.

Dessa maneira, as possibilidades de intervenção do Comando do Grupamento serão muito ampliadas, permitindo-lhe, não só reforçar o equipamento orgânico dos Batalhões, para a execução de trabalhos particularmente difíceis ou vultosos, como, também, prestar-lhes apoio decidido e eficaz no campo da manutenção e dos suprimentos. Além disso, através de sua Companhia de Suprimento D'Água, poderia o Comando do Grupamento arcar com a responsabilidade do fornecimento de água potável a consideráveis porções da população civil, de vez que essa subunidade especializada do projetado "Batalhão de Serviços de Engenharia" pode fornecer água potável tratada e clorada, até o limite de 1.700.000 litros por dia, dispondo, além disso, de nove caminhões-cisterna, de 30.000 litros, para fazer a distribuição do produto.

Outro aspecto interessante do equipamento dessa subunidade é a possibilidade do aproveitamento de qualquer espécie de água mesmo lagoas, poços, etc.

O material é, outrossim, de pequeno peso, facilmente instalável e exige quantidade muito limitada de especialistas para seu manuseio.

No momento em que escrevemos estas notas, o 1º Grupamento de

Engenharia, conquanto não haja, ainda, resolvido integralmente o problema de sua instalação — que depende de providências morosas, como a desapropriação do quartel e respectiva área adjacente, em João Pessoa, além da construção de numerosos pavilhões para o Centro de Instrução de Natal — já iniciou os trabalhos referentes às missões técnicas, propriamente ditas.

Assim é que já foram retomadas as atividades do lançamento dos trilhos em vários dos trechos que passaram à responsabilidade da unidade, principalmente Campina Grande-Patos, Oitice-Campo Maior, Piripiri-Campaio Maior-Terezina e Oscar Nelson-São Rafael-Jucurutu.

A Companhia Siderúrgica Nacional, até o presente, já forneceu 12.000 toneladas de trilhos nacionais, para emprêgo nessas obras, as quais foram transportadas, em caráter prioritário, pelo Lóide Brasileiro.

Essa mesma Companhia de Navegação, cuja administração tem procurado cooperar, na medida do possível, com o Comando do Grupamento, já reservou uma de suas unidades para realizar o transporte de cerca de 2.000 toneladas de material ferroviário usado, inclusive uma locomotiva, para o porto de Luiz Correia. Esse material, que pertenceu ao acervo da antiga "South Brazilian Lumber Corporation", hoje incorporada ao patrimônio nacional, será usado, principalmente, no prolongamento da Estrada de Ferro Central do Piauí, entre Piripiri e Terezina.

Por outro lado, tendo em vista criar uma sólida infraestrutura, capaz de permitir um bom rendimento dos serviços, o Comando do Grupamento, devidamente autorizado pelo Ministro da Guerra e pelo Presidente da República, acaba de enviar um dos oficiais de seu Estado-Maior aos Estados Unidos, a fim de adquirir equipamentos especializados, difíceis de encontrar no mercado nacional, e que se fazem urgentemente necessários. Tal material, ao que se espera, deveria estar no Brasil até o fim do ano de 1955, de modo que é de prever-se notável intensificação das

atividades do Grupamento, a partir do início do corrente ano.

Aliás, de acôrdo com a melhor técnica administrativa, o Comando da unidade, assistido por seu Estado-Maior e pelo Serviço Técnico (Oficiais do QTA) já está empenhado na elaboração do plano de trabalhos para 1956, de modo que o equipamento adquirido no estrangeiro possa ser utilizado nas melhores condições de rendimento, desde o momento em que chegue ao Brasil.

Concomitantemente, já se pensa em começar os trabalhos de campo para a ligação da Rede de Viação Cearense à Viação Férrea Leste do Brasil, a fim de que, elaborado o projeto, as obras possam ter início sem mais delongas.

Segundo o programa de trabalho assentado pelo Comando do Grupamento, ainda no primeiro semestre de 1956, deverá estar concluída a ligação Campina Grande-Patos, elo fundamental de nossa ligação ferroviária Norte-Sul e, na dependência da concessão de verbas suficientes, deverão estar totalmente terminados, até o fim de 1957, os trabalhos referentes às Estradas de Ferro Central do Piauí e Central do Rio Grande do Norte.

Se considerarmos que a construção dessas duas ferrovias se vêm prolongando por mais de meio século, vemos que não faltou arrôjo ao planejamento do 1º Grupamento de Engenharia.

Também para o fim de 1957 está prevista a conclusão das obras dos Agudes Marechal Dutra (ex-Gargalheira) e Curimatã.

Entretanto, numerosas têm sido as dificuldades enfrentadas e superadas pelo Grupamento, algumas decorrentes das deficiências do ambiente social do Nordeste, outras provenientes da escassez de recursos e algumas, finalmente, determinadas pela multiplicidade de encargos atribuídos ao Grupamento.

Em primeiro lugar, queremos referir-nos, nesse particular, às dificuldades que foram encontradas para a instalação do Grupamento e de suas unidades integrantes. Aliás, já abordamos, mais atrás, essa questão, mas nunca será demasiado

salientar que uma organização do vulto do 1º Grupamento de Engenharia não pode prescindir de amplas instalações, não só para o funcionamento de seus numerosos órgãos, como também para a estocagem de material, abrigo do equipamento e alojamento do pessoal.

Na impossibilidade de alugar edificações já prontas, por inexistentes, tudo terá de ser feito de começo, o que acarretará o desvio de parte substancial dos meios das unidades para tarefas alheias à missão técnica de construção, embora fundamental e, por outro lado, transitórias.

Outrossim, os gastos realizados com tais instalações virão onerar a parcela "administração" dos orçamentos das diferentes obras, ainda que, no fim, venham a permitir melhores condições de trabalho e, conseqüentemente, maior rendimento dos serviços.

Atualmente, a maioria dos militares em serviço no Grupamento não podem manter as famílias ao pé de si, pois não só a unidade não dispõe de alojamento para elas, como, igualmente, não existem casas para alugar nas cidades onde estão sediados os Batalhões. Tal situação, como ninguém há de contestar, pode, caso se prolongue por muito tempo, gerar um clima de instabilidade espiritual e de inquietação, que tenderá a refletir-se, sem demora, no andamento das obras. Portanto, o esforço que está sendo desenvolvido, no sentido do rápido preparo de instalações confortáveis, se bem que destituídas de luxo, justifica-se, à igual, por esse aspecto humanitário e social do problema.

Outro obstáculo, aparentemente de pequena monta, mas na realidade de influência decisiva no bom rendimento dos trabalhos, como sabem todos quantos já participaram de atividades de construção, no interior do país, tem sido a fraqueza das praças comerciais que servem ao Grupamento. Para bem aguilarmos a importância desse fator, figuremos um caso concreto.

Suponhamos que determinado compressor-de-ar está necessitando de mudar os anéis de segmento dos

pitões; nas cidades mais próximas, não foi encontrado o material em questão — é preciso levar em conta que esses anéis variam de forma de acordo com a marca, tipo e modelo de fabricação do motor. Tem-se, então, que apelar para mercados mais desenvolvidos, como o Rio ou São Paulo e, mesmo, não estará fora de cogitações a necessidade de se mandar fabricar um jogo de anéis, especialmente. Isso significará troca de correspondência, confirmação da encomenda, etc., de modo que, seguramente, não se disporá das peças em questão antes de 40 a 60 dias. Enquanto isso, o compressor em causa, em torno do qual girava o trabalho de uma turma de terraplenagem, ficará inativo, com evidentes e palpáveis prejuízos para o andamento da construção.

Haverá, possivelmente, quem afirme que estamos exagerando ou caricaturando a situação e, antecipando-nos a tais objeções, queremos dizer que, ao tempo em que eramos Fiscal Administrativo do 2º Batalhão Ferroviário, tivemos uma máquina de retificar cilindros, parada, por mais de dois meses, por falta de algumas pastilhas de abrasivo, de dureza e formato adequados à máquina em causa. Durante todo esse tempo, nove motores de caminhões e, conseqüentemente, os respectivos veículos, ficaram indisponíveis.

Afinal, após muita procura, as pastilhas necessárias foram encontradas em uma oficina mecânica do bairro de São Cristóvão, no Rio de Janeiro, cujo proprietário concordou em ceder algumas ao Batalhão, mas a preço cinco vezes superior ao cobrado pelo distribuidor oficial do material.

Outro fator contrário ao imediato início dos trabalhos do Grupamento foi a falta de mão-de-obra especializada na região. Salvo motoristas, e esses mesmo carentes de um período de adaptação, não se encontraram, no Nordeste, indivíduos habilitados para preencher as funções especializadas, não só no domínio do emprêgo do equipamento como, sobretudo, no setor da manutenção.

A solução encontrada, no caso, foi o apelo à instrução ministrada no âmbito do próprio Grupamento, através da qual se pensa promover a formação desses especialistas. Entretanto, como a unidade não completou ainda, desde sua organização, um período de instrução de formação, a norma de ação prevista ainda não apresentou os primeiros resultados concretos, embora isso deva acontecer muito breve.

Enquanto isso, o Grupamento recebeu alguns desses especialistas, fornecidos pelas Unidades Rodo-Ferrovárias sediadas no Sul do país, os quais estão sendo utilizados, particularmente, nas funções de monitores, na formação dos próprios especialistas do Grupamento.

Em um setor particular da técnica ferroviária, o do lançamento de trilhos, a situação tornou-se tão crítica, que dois oficiais com prática desse trabalho tiveram que ser especialmente transferidos para o Grupamento, a fim de que este pudesse retomar, imediatamente, os trabalhos de avançamento, nos trechos Campina Grande-Patos e Oscar Nelson-São Rafael-Jucurutu, conforme estava previsto no plano de obras do Grupamento.

Outra coisa que vem prejudicando o rápido andamento das obras tem sido a dificuldade para a aquisição de dormentes.

Aliás, quem quer que conheça o Nordeste compreenderá facilmente o fenômeno, pois o revestimento vegetal dessa região do território nacional, a característica caatinga, está muito longe de constituir fonte apreciável de abastecimento de dormentes.

O normal, na região, são os dormentes de eucalipto, proveniente de hortos florestais das próprias ferrovias, que foram levadas a organizá-los, por não encontrarem dormentes à venda, no mercado civil. Assim mesmo, o eucalipto não produz um dormente de qualidade excepcional, como seria de se desejar na construção de um trecho novo de ferrovia; é aceitável, tão somente, como material de substituição, para atender às necessidades da conserva dos trechos já em

tráfego, pois, aí, ficam os novos dormentes de eucalipto intercalados entre os antigos, de melhor qualidade.

Assim sendo, parece-nos que o Grupamento terá que adquirir tal material nas regiões madeiras do Paraná e de Santa Catarina, como também, ao que se nos afigura, não poderá deixar de apelar para a mesma solução, no tocante à compra de madeira serrada para formas de concreto e outras finalidades.

Quanto a esta última, impor-se-á o máximo empenho na recuperação do material usado, a fim de ser novamente aplicado. Isso será uma imposição das condições locais de trabalhos, pelo que estamos certos de que tal recomendação será, fatalmente, incorporada às normas de serviço da unidade, tão logo os imperativos das condições ambientes se façam sentir.

Felizmente, o Grupamento vem contando com o irrestrito apoio do Lóide Brasileiro, no campo dos transportes, de maneira que é de crer-se que a falta de dormentes ou de madeira serrada não acarretará nenhuma diminuição no ritmo de trabalho dos Batalhões do Nordeste.

Ao finalizarmos nossos comentários de hoje, sobre mais um aspecto da vida e do trabalho de nossos Batalhões Rôdo-Ferrovários, desejamos dizer algumas palavras, a título informativo, sobre o Projeto de Lei n. 406/55, atualmente em tramitação no Congresso Nacional, que esperamos ver transformado, muito em breve, em Estatuto Legal. Segundo esse projeto, que teve origem em Exposição de Motivos conjunta dos Ministros da Viação e da Guerra ao Exmo. Sr. Presidente da República, prevê-se a criação de vários outros Batalhões Rôdo-Ferrovários na região Nor-

deste, de forma a atingir-se, pelo menos, a adoção mínima de um batalhão por Unidade Federada dessa região, destinados à construção de obras públicas: rodovias, ferrovias, açudes, etc.

Caso tal projeto venha a ser aprovado, como é bastante provável, tudo indica que a missão mais lógica a ser confiada ao Batalhão sediado em Pernambuco, será a realização da ligação Petrolina-Salgueiro-Missão Velha, que articulará a rede ferroviária do Nordeste (por sua vez integrada em um todo único, através da ação do 1º Grupamento de Engenharia) com a Viação Férrea Leste do Brasil e, portanto, constituirá o elo definitivo e último da completa articulação e continuidade de nossa rede ferroviária, certamente um dos mais transcendentes imperativos da segurança nacional, nos tempos que correm.

Todo o Brasil, portanto, estará com os olhos postos nas unidades Rôdo-Ferrovárias do Nordeste, pronto a apoiá-las, em suas dificuldades, aplaudi-las em suas vitórias e incentivá-las em seus momentos de desânimo. Em troca, porém, exigirá a rápida terminação das obras que são indispensáveis à estabilidade de sua integridade territorial, à impulsão de sua economia e ao bem-estar de seu povo. Podemos afirmar, com base no que já têm realizado e estão realizando no Sul, que nossos Batalhões Rôdo-Ferrovários não frustrarão essa esperança da Pátria, nem medirão sacrifícios no cumprimento da missão recebida.

O futuro dirá até onde temos razão em nossa expectativa, mas não tememos, em absoluto, um desmentido dos fatos, pois bem conhecemos a fibra, a dedicação e a capacidade de realização dos companheiros de nossa Arma de Engenharia.

JOALHERIA HERMAN

Anéis Milhares com todas as Armas — Jóias, Relógios e Bijuterias

CONCERTAM-SE JÓIAS E RELÓGIOS

Sz. H. Klajmic

RUA DR. GARNIER, 390 "RIEX" — TEL.: 48-8502 — LOJA CENTRAL

O "P P" EM RECEITAS

Capitão FERNANDO C. GONÇALVES

"Aprender não quer dizer ler nos livros ou ouvir lições somente, mas adquirir uma nova forma de conduta ou modificar uma anterior."

(De um caderno de "Notas"...)

2 — O PROBLEMA DOS INSTRUTORES

(Como minorá-lo)

Ataca-se os "PP" lançando-se como grande argumento, a obrigatoriedade da Unidade estar completa em Instrutores a fim de que se possa bem cumprir o programado.

Não há dúvida que uma Unidade possuindo seu efetivo completo em Capitães e Tenentes terá mais facilidade para cumprir um programa do que uma desfalcada. Porém o que se discute não é a maneira mais fácil de se levar a bom termo um ano de instrução, mas sim, como atingir o final em condições satisfatórias apesar de todos os percalços.

O problema da falta de Instrutores é um grande abáculo a vencer durante o ano de instrução embora acreditemos que este Problema depende mais da *qualidade* do que da *quantidade* como querem alguns. Somos mesmo de opinião que para algumas instruções um número elevado de Instrutores atrapalha e dificulta a coordenação de idéias.

Neste artigo apresentamos uma sugestão de como minorar o Problema estudando uma Unidade em que o desfalque é acentuado.

A) Quadro Geral da Unidade :

Para o S/3, a nossa Unidade em estudo apresenta o seguinte quadro :

As Companhias de Fuzileiros possuem o seguinte efetivo em Instrutores e Monitores :

1 Oficial (Cmt. da Subunidade) ;

1 Subtenente ;

3 Sargentos (Um sargenteante ; Um Furriel e um Pronto para a instrução).

A Companhia de Petrechos Pesados possui um efetivo idêntico às de Fuzileiros acrescido de um Sargento.

A Companhia de Comando e Serviços apresenta um Quadro diferente pois está Comandada por um Capitão, possuindo um Tenente subalterno e número maior de Sargentos. Seu problema será um caso estudado à parte.

B) Sugestões :

Numa Unidade que apresente o quadro acima para a instrução, caberá ao S/3, planejar e propor o seguinte :

1 — Antecedendo ao início do Ano de Instrução, organizar um curso para todos os Subtenentes e Sargentos da Unidade, versando sobre "Métodos e processos de ensino".

2 — Estudar detalhadamente para cada Período, os seguintes tópicos:

Quais os assuntos que poderão ser dados para toda a Unidade por meio de Conferências ou Palestras?

Quais os assuntos que deverão ser ministrados pessoalmente por um Oficial Instrutor?

Quais os assuntos que poderão ser ministrados pelos monitores e de preferência pelo "Processo de Oficinas"?

Quais os assuntos em que os Oficiais do Serviço de Saúde, Intendência, e pertencentes ao EM (S/1, S/2, S/3 e S/4), poderão cooperar, por meio de conferências e palestras para desafogo da instrução?

Vejamos a título de sugestão e como exemplo para o Período de Adaptação como poderiam ser respondidos êste tópicos:

ASSUNTOS QUE PODEM SER MINISTRADOS PARA TODA A UNIDADE POR MEIO DE CONFERÊNCIAS OU PALESTRAS

Assunto n. 16 — "Noções sobre o modo de proceder na vida militar e sua finalidade" — Sessões ns. 1, 2, 3, 4, 5, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, do PP 21-1 2ª Parte. Sendo que as sessões de 21 a 24, Canções Militares e Hinos; Hino Nacional, Canção da Unidade poderão ser executadas no decorrer das formaturas matinais. A soma do tempo destinado a todas estas sessões dá um total de 9 horas.

Assunto n. 17 — "Conhecimento das N.G.A. da Unidade" — Sessões ns. 1, 4, 5, 6, 7, com um total de 2 1/2 horas.

Assunto n. 21 — "Higiene Individual" — Todo o assunto num total de 4 horas.

Assunto n. 26 — "Sigilo das informações militares" — Sessões ns. 1 e 2, num total de 1 hora.

ASSUNTOS QUE DEVERÃO SER MINISTRADOS PESSOALMENTE POR UM OFICIAL INSTRUTOR

Além das conferências e palestras citadas no item anterior, devem ser ministrados pessoalmente por um Oficial os seguintes assuntos:

Assunto n. 16 — "Noções sobre o modo de proceder na vida militar e sua finalidade" — Sessões de 6 a 11, sobre o procedimento dentro e fora do Quartel, conduta nos bares, jardins, casas de diversões, como passageiros nos diferentes meios de transporte e como transeunte. Total 3 horas.

Assunto n. 18 — "Continência e sinais de respeito" — Sessões de 1 a 7, versando sobre: Continência Militar, sua origem, necessidade, verdadeira interpretação — Disciplina Militar, sua importância e necessidade. O respeito devido aos superiores que devem e são obrigados a se fazer obedecer. Respeito devido às praças entre si. Com um total de 3 1/2 horas.

Assunto n. 23 — "Conhecimento da hierarquia militar" — Sessões de 1 a 3, Noção de Comando e precedência Militar, com a duração total de 1 1/2 horas.

Assunto n. 24 — "Armamento Individual" — Sessões ns. 2 e 3, explicação sumária sobre cada uma das armas em uso na Subunidade e cuidados a ter com as mesmas e seus acessórios. Com um total de 1 hora.

ASSUNTOS QUE PODERÃO SER MINISTRADOS PELOS MONITORES, DE
PREFERÊNCIA PELO PROCESSO DE OFICINAS

Assunto n. 17 — "Conhecimento da N.G.A. da Unidade" — Sessões ns. 2 e 3, Localização dos órgãos de Comando e de Serviços, com a duração total de 1 hora.

Assunto n. 18 — "Continência e sinais de respeito", as seguintes sessões :

8 a 16 (1/2 hora cada) — Prática da continência individual.

17 a 24 (1/2 hora cada) — Modo de se apresentar e de atender ao chamado dos superiores. Mecanismo da apresentação.

25 e 26 (1 1/2 horas às duas) — Como atender ao chamado nas formaturas e revistas — Continência à Bandeira, ao Hino Nacional, aos Oficiais-Generais e às sentinelas.

Assunto n. 19 — "Ordem Unida" — Todas as sessões no que diz respeito à parte individual, devendo o enquadramento de conjunto ser feito por um Oficial. Total 22 horas.

Assunto n. 20 — "Educação Física" — Sessões de 4 a 23, com um total de 20 horas.

Assunto n. 22 — "Conhecimento e uso do Fardamento e Equipamento" — Sessões de 1 a 6 — Apresentação das peças do Fardamento ; uso e cuidado a ter com o mesmo — Apresentação do Equipamento em uso na Unidade, sua adaptação ao homem ; conservação do mesmo. Com um total de 3 horas.

Assunto n. 23 — "Conhecimento da hierarquia militar" — Sessões de 4 a 12 — O que é hierarquia militar nas Forças Armadas e conhecimento dos postos e suas insignias ; conhecimentos dos Oficiais do Corpo de Oficiais-Generais que venham verificar as instruções durante o período. Com um total de 4 1/2 horas.

Assunto n. 24 — "Armamento Individual" — Sessões de 4 a 15 — Operações essenciais para a utilização das armas, características, engatilhar, desengatilhar e funcionamento. Operações essenciais para conservação e limpeza das armas (desmontagem e montagem). Com um total de 6 horas.

Assunto n. 25 — "Início da Instrução de tiro das armas portáteis" — Sessões de 1 a 16 — Instrução Preparatória ; exercícios de pontaria ; exercícios de carregamento da arma. Com um total de 8 horas.

DISTRIBUIÇÃO DOS ASSUNTOS PELOS OFICIAIS DA UNIDADE

As conferências a serem feitas para toda a Unidade poderão ser distribuídas da seguinte maneira :

a) A cargo do S/1 :

Assunto n. 16 — Sessões de 12 a 15 (1/2 hora cada) — Transgressões disciplinares.

— Sessões 16 e 17 (1/2 hora cada) — Penas disciplinares.

— Sessões 18 e 19 (1/2 hora cada) — Crimes militares, ausência e deserção.

— Assunto 20 (1/2 hora) — Polícia do Exército, respeito e acatamento à sua função.

Assunto n. 17 — Sessões 4 e 5 (1/2 hora cada) — Escalas de serviços : do Quartel, da Subunidade e de faxinas. Parada diária, limpeza do Uniforme e do material.

b) a cargo do S/2 :

Assunto n. 26 — Sessões 1 e 2 (1/2 hora cada) — Enumeração e exemplificação dos assuntos que não deverão ser ventilados fora do Quartel.

c) A cargo do AP ou Secretário :

Assunto n. 16 — Sessão 3 (1/2 hora) — Serviço Militar no Exército.

— Sessão 4 (1/2 hora) — Necessidade das Forças Armadas.

— Sessão 5 (1/2 hora) — História e tradição da Unidade.

Assunto n. 17 — Sessão 1 (1/2 hora) — Horário das atividades normais da Unidade — Boletim diário.

d) A cargo de um Oficial designado pelo Comandante (podendo ser o Submt. ou o S/3) :

Assunto n. 16 — Sessões 1 e 2 (1/2 hora cada) — Papel do Exército — Missão do soldado (deveres morais, cívicos e seus direitos).

e) A cargo do Médico :

Assunto n. 21 — Higiene Individual — Todo o assunto. Sessões de 1 a 8 (1/2 hora cada).

f) A cargo do Mestre da Banda de Música :

Assunto n. 26 — Sessões de 21 a 24 (1/2 hora cada) — Canções militares e hinos — Hino Nacional e Canção da Unidade.

DISTRIBUIÇÃO DO TEMPO

Com esta dosagem de assuntos a serem ministrados para toda a Unidade, teremos a seguinte distribuição de tempo :

Para o S/1.....	5 1/2 horas
Para o S/2.....	1 hora
Para o AP ou Secretário.....	2 horas
Para um Oficial designado pelo Cmt....	1 hora
Para o Médico.....	4 horas
Para o Mestre da Banda de Música.....	2 horas

Assim planejando ficaremos com um total de 15 1/2 horas de instrução fora do âmbito da Subunidade.

Observando-se o Quadro de Trabalho para o Período de Adaptação, em estudo, PP 21-1, 2ª Parte, item 15, verificamos que ele possui de instrução efetiva 106 horas, das quais se subtraindo as 15 1/2 que não ficam sob a responsabilidade da Cia., dará um total de 90 1/2 restantes a serem ministradas pelas Subunidades com os meios que dispõem, no caso, um Oficial, um Subtenente e três Sargentos.

CÔMO EFETUAR A DISTRIBUIÇÃO DENTRO DA SUBUNIDADE

Os assuntos que devem ser ministrados pessoalmente por um Oficial já foram determinados, portanto caberá ao Comandante da Cia., no nosso caso o único Instrutor, os seguintes assuntos:

- Assunto n. 16 — Sessões de 6 a 11 (1/2 hora cada) — Procedimento dentro e fora do Quartel..., etc.
- Assunto n. 18 — Sessões de 1 a 7 (1/2 hora cada) — Continência militar, origem..., etc.
- Assunto n. 19 — Ordem Unida — Sômente enquadramento de conjunto. Total 10 horas.
- Assunto n. 20 — Sessões de 4 a 12 (1 hora cada) — Sessões de Ginástica.
- Assunto n. 23 — Sessões de 1 a 3 (1/2 hora cada) — Noção de Comando e precedência militar.
- Assunto n. 24 — Sessões 2 e 3 (1/2 hora cada) — Explicação sumária sobre cada uma das armas em uso..., etc.

Restarão, pois, os assuntos que podem ser ministrados pelos Monitores, de preferência usando-se o processo de Oficinas e cuja distribuição poderá ser feita da seguinte maneira:

a) A cargo do Subtenente:

- Assunto n. 22 — Sessões de 1 a 6 (1/2 hora cada) — Apresentação das peças do Fardamento, uso e cuidados..., etc.
- Assunto n. 24 — Sessão 1 (1 hora) — Distribuição do armamento individual.
- Assunto n. 20 — Sessões de 4 a 12 (1 hora cada) — Sessões de Ginástica.

b) A cargo do Sargenteante:

- Assunto n. 17 — Sessões 6 e 7 (1/2 hora cada) — Formaturas diárias, revistas, quadro de Ordens..., etc.
- Assunto n. 18 — Sessões de 17 a 25 (1/2 hora cada) — Modo de se apresentar e de atender ao chamado dos superiores. Mecanismo da apresentação..., etc.
- Assunto n. 20 — Sessões de 4 a 12 (1 hora cada) — Sessões de Ginástica.
- Assunto n. 23 — Sessões de 4 a 9 (1/2 hora cada) — O que é hierarquia militar nas Forças Armadas..., etc.

c) A cargo do Furiel:

- Assunto n. 18 — Sessão 26 (1 hora) — Continência à Bandeira, ao Hino Nacional..., etc.
- Assunto n. 20 — Sessões de 4 a 12 (1 hora cada) — Sessões de Ginástica.
- Assunto n. 23 — Sessões de 10 a 12 (1/2 hora cada) — Conhecimento dos Oficiais do Corpo e..., etc.
- Assunto n. 25 — Sessões de 1 a 16 (1/2 hora cada) — Início da instrução de tiro — Instrução preparatória — Exercícios de pontaria..., etc.

d) A cargo do Sargento pronto para a instrução :

- Assunto n. 17 — Sessões de 8 a 16 (1/2 hora cada) — Prática da continência individual.
- Assunto n. 19 — Ordem Unida — Sômente a parte individual, ficando o enquadramento de conjunto com o Cmt. da Subunidade. Total 12 horas.
- Assunto n. 20 — Sessões de 4 a 23 (1 hora cada) — Sessões de Ginástica e Jogos Militares.
- Assunto n. 24 — Sessões de 4 a 15 (1/2 hora cada) — Operações essenciais para a utilização das armas, características, engatilhar ..., etc.

Cos esta dosagem ficaremos com a seguinte distribuição de tempo dentro da Subunidade :

A cargo do Cmt. da Cia.....	28 horas
A cargo do Subten.....	13 horas
A cargo do Sargenteante.....	17 1/2 horas
A cargo do Furriel.....	19 1/2 horas
A cargo do Sargento pronto na instrução	42 1/2 horas

C) Execução :

Considerando-se que esta distribuição é feita com antecedência, caberá ao Comandante da Subunidade orientar os seus monitores na confecção das fichas para as suas sessões bem como no modo de ministrar os diferentes assuntos.

As diversas fichas logo depois de aprovadas serão ensaiadas na presença dos demais monitores e criticados os pontos fracos fazendo-se as correções necessárias.

Podemos verificar que o assunto n. 20 — Educação Física — no caso em estudo, está comum a todos os monitores, isto foi feito levando-se em conta estar a Cia. dividida em quatro grupamentos.

O enquadramento da Ordem Unida, a ser feito pelo Cmt. da Cia., deverá ser executado como continuação da parte individual ministrada pelo Sargento monitor.

Acreditamos que numa Unidade em que exista deficiência de Instrutores esta solução permitirá levar os conscritos ao Período de formação de u'a maneira satisfatória.

Não afirmamos, que procurando solucionar o Problema desta maneira estejamos apresentando a melhor solução. De qualquer forma o exposto já sofreu a sanção da prática e os resultados não foram maus.

O número de Instrutores principalmente nas Unidades de Infantaria é pequeno, e até que a nossa Academia passe a nos entregar um maior número, algum tempo já terá passado, e vários cidadãos estarão na Reserva e portanto aptos para serem chamados.

Temos certeza que a solução apresentada não é fácil de cumprir e requer algum esforço. Apresentamo-la como um esquema que poderá ser aprimorado e adaptado para cada caso particular, a fim de minorar o "Problema da falta de Instrutores", embora estejamos convencidos de que a verdadeira solução não está na quantidade e sim na qualidade dos diferentes quadros.



PONTOS DE ESTRANGULAMENTO NA ECONOMIA

Conferência do economista **ROBERTO DE OLIVEIRA CAMPOS**, pronunciada no seminário de Política Econômica, promovida pelo Conselho Nacional de Economia.

Minha palestra será um tanto des-cosida, porque, com a pressão dos afazeres executivos, não me pude deter por mais tempo na meditação do tema. Infelizmente, ainda não encontrei a fórmula perfeita que vários dos meus amigos parece terem descoberto, da associação da responsabilidade executiva com o prazer e o lazer especulativo. Tenho-me concentrado ultimamente em tarefas puramente executivas e, no meu caso, o aumento dessas atividades implica uma diminuição da proficiência especulativa, não tendo eu aprendido o suave milagre da adição, que tanto invejo em outros colegas de profissão.

O tema que me foi proposto se relaciona com a produtividade do capital e os pontos de estrangulamento da economia.

Ao longo desta palestra, procurarei versar sucessivamente — infelizmente com a superficialidade que a magnitude do tema e a pequenez

do orador impõem — os tópicos seguintes:

- 1º) retrospecto sumário da evolução da teoria da produção;
- 2º) conceito de produtividade de capital;
- 3º) existência de "pontos de estrangulamento" como fator da baixa produtividade da economia;
- 4º) causas e resultados da existência de "pontos de estrangulamento";
- 5º) ensaio de terapêutica, superficial e possivelmente pretenciosa, da moléstia diagnosticada.

CONSIDERAÇÕES SOBRE A TEORIA DA PRODUÇÃO

A teoria da produção — que é indispensável aflorar rapidamente, como moldura para enfoque do conceito de "produtividade do capital" — teve nascimento laborioso, e extremamente retardado, no conjunto da doutrina econômica.

Pode-se mesmo dizer que o primeiro ensaio de formulação de leis de produção se deve a West e Malthus, que enunciaram, quase simultaneamente, na Inglaterra, a famosa teoria dos rendimentos decrescentes, resultantes da aplicação continuada de doses combinadas de capital e trabalho a um segmento dado de terra.

Mas a teoria dos rendimentos decrescentes, vislumbrada apenas por Malthus e West, somente recebeu o seu batismo de respeitabilidade clássica ao ser endossado por Ricardo, que sobre o princípio de rendimentos decrescentes fundou toda a teoria de distribuição.

A contribuição de Ricardo consistiu na formulação precisa do princípio de rendimentos decrescentes, vislumbrando ele, ao mesmo tempo, conquanto sem explicá-lo satisfatoriamente, o princípio marginalístico.

Alvitrou Ricardo que o rendimento conjunto do capital e do trabalho era governado pela dimensão do produto adicionado pela aplicação, à terra, da última dose de trabalho-capital; o produto marginal gerava a remuneração conjunta e era, ao mesmo tempo, sua exata medida. O excedente do valor venal sobre esse rendimento conjunto constituía a "renda" do solo.

Emergiu, assim, a idéia da quantidade marginal, o conceito da "última dose", que se tornou posteriormente a "pièce de résistance" de toda uma escola econômica — a escola marginalista austríaca.

Mas, faltava a Ricardo a concepção das proporções variáveis dos fatores. Pensava ele em termos de proporções fixas de trabalho e capital, aplicados à terra.

Coube a Von Thünen, na Alemanha, pelas alturas de 1840, o alargamento da bitola conceitual de Ricardo, para formular, pela primeira vez, algo que se aparenta com a moderna teoria da produtividade marginal.

Não só confirmou ele a validade empírica do princípio dos rendimentos decrescentes, mas enfatizou que capital e trabalho se podiam combinar em proporções variáveis, ge-

neralizando a lei de Ricardo, para indicar que, sempre que se combinassem doses fixas de um fator de produção com doses variáveis de outro, se deflagraria um processo de rendimento decrescente.

Avançando ainda mais sobre as conquistas anteriores de West, Malthus e Ricardo, embarcou mesmo Von Thünen num esboço de leis de produção, postulando que a contribuição relativa do capital e trabalho para a formação do produto total se comportaria com regularidade suficiente para permitir a configuração de uma lei do comportamento econômico e de uma teoria da remuneração dos fatores, respondendo o trabalho por dois terços e o capital por nove décimos de cada incremento (em escala declinante) do produto.

Essa lei econômica da proporcionalidade de fatores, projetada contra o pano de fundo dos rendimentos decrescentes do produto total, viria a encontrar postulações análogas nas leis que Weber e Fechner desenvolveram em psicologia aplicada e que Mitscherlich identificou empiricamente através de medidas do rendimento físico do solo.

Os desenvolvimentos subsequentes da teoria da produtividade marginal são conhecidos. No mundo anglo-saxônico, seu maior apologeta foi John Bates Clark, que dela inferiu o equacionamento do salário com a produtividade marginal do fator trabalho. Na Inglaterra, Wicksteed fez novo avanço ao desenvolver o teorema da "exaustão do produto" em regime de concorrência perfeita, em seu famoso tratado sobre a coordenação das leis de distribuição, objeto do famoso debate com Edgeworth, que, subsequentemente, trabalhou o problema, sem que houvesse porém grande entusiasmo na literatura anglo-saxônica pelo refinamento teórico das "leis de produção".

Coube, realmente, aos economistas continentais abrir novos caminhos na consideração do problema, particularmente através da contribuição orgânica e realista de Wicksteed, ao qualificar o teorema de "exaustão do produto", em função

do grau de liberdade ou perfeição da concorrência existente na economia, dando assim sentido mais pedestre aos refinados exercícios teóricos de Pareto, em desabono da formulação de Wicksteed.

Mais recentemente, o assunto resurgiu na literatura anglo-saxônica, já com colorido mais empírico, nos estudos sobre as "leis de produção", que culminaram no chamado teorema Cobb-Douglas, que visa a inferir estatisticamente a constância dos princípios que regem a participação comparativa do trabalho e do capital na formação do produto total. Segundo Paul Douglas, a expressão $P = bL^aC^b$ descreveria, com razoável grau de aproximação e constância, a julgar pelos dados estatísticos disponíveis sobre os Estados Unidos, Austrália, Nova Zelândia e outros países, a contribuição comparativa, historicamente verificada, do trabalho (L) e capital (C) para o valor global do produto nacional.

Não parece, entretanto, útil irmos além deste grosseiro esforço histórico das perquirições sobre leis de produção, sob pena de confirmarmos *in re acta* a validade do princípio de rendimentos decrescentes.

Isolando para simplificar, passemos antes a considerar as relações entre o capital e a parcela do produto que lhe é imputável. Isso nos conduz diretamente ao problema da mensuração da produtividade do capital, e nos permite descartar confortavelmente a questão correlata da mensuração da produtividade do trabalho, marginal à presente discussão e menos consentânea com o tema que me foi proposto.

O COEFICIENTE DE PRODUTIVIDADE DO CAPITAL

Nas discussões recentes do momentoso tema do desenvolvimento econômico, assume importância substancial, e reponta amiúde, a noção de "coeficiente de produtividade do capital", medido ora em termos de produtividade média, ora de produtividade marginal.

Por coeficiente de produtividade média de capital se entende a relação existente, num momento dado, entre a produção realizada e o estoque total de capital disponível.

Por produtividade marginal do capital se entende a relação entre doses sucessivas de investimentos (geralmente calculados para períodos anuais) e o incremento de produção realizado após o transcurso de um determinado período de tempo, considerado como o período médio de gestação do investimento.

Há, portanto, dois conceitos distintos — o de produtividade média e o de produtividade marginal do capital — que tendem naturalmente a convergir quando se constrói uma série de coeficientes periódicos de produtividade marginal, que permita a extração de uma média das variações.

É indiferente medir-se a relação entre produto e capital — produto como numerador e capital como denominador — ou, inversamente, a relação capital-produto, preferida esta na literatura anglo-saxônica.

Uma das dificuldades que cercam o problema é a imprecisão dos dados estatísticos necessários para mensurações desta ordem — particularmente em países subdesenvolvidos. Outra é a existência de critérios divergentes quanto à duração do período médio de gestação do capital, ou seja, a defasagem entre a efetuação do investimento adicional e a realização do produto marginal.

A busca de técnicas e dados para mensuração da produtividade do capital constitui hoje uma espécie de "leit-motiv" dos vários ensaios de programação e planejamento feitos quer em países industrializados quer em países subdesenvolvidos.

No tocante aos Estados Unidos, é de notar que os estudos existentes indicam, ao contrário do que seria de esperar, uma relativa constância do coeficiente de produtividade média do capital, ao longo do desenvolvimento da economia americana.

A produtividade marginal do capital é sujeita a oscilações mais am-

plas, de ano para ano, e mesmo se medida de década para década, mas quando se toma uma série aplicável a um período longo, ou seja, quando se transita do conceito de produtividade marginal do capital para o de produtividade média (pois que afinal de contas o estoque de capital da economia é o resultado dos incrementos ânuos acumulados), há uma convergência das medidas estatísticas.

Dos estudos de Fellner e Kusnetz, entre outros, se verifica que, na série de decênios entre 1879 e 1929, a média decenal das produtividades marginais se situou em torno de 4,2, ou sejam 4,2 unidades de capital por uma unidade de produto. Se se tomar a produtividade média (estoque de capital e não incrementos de capital), o resultado não é apreciavelmente discrepante, e o coeficiente se situa em torno de 3,70, ou seja, 3,7 unidades de capital exigidas para a realização de uma unidade de produto.

Os pontos mínimo e máximo ocorreram respectivamente na década de 1904-1913, quando a dose de capital por unidade de produto baixou para 3,37, e na década 1894-1903, quando a dose do capital por unidade de produto subiu para 4,46.

Há, pois, uma relativa constância na produtividade média do capital, conquanto as oscilações marginais de ano para ano sejam apreciáveis e conquanto haja, também, apreciáveis as variações setoriais.

Na economia americana parece terem-se processado duas tendências divergentes. Houve, de um lado, nas indústrias inicialmente caracterizadas por pequena densidade de capital, uma tentativa de adensamento do capital. Isto é perfeitamente possível, mesmo quando o resultado seja um movimento desfavorável da relação capital-produto, desde que haja um simultâneo decréscimo da relação trabalho-produto.

A razão é simples. Nas indústrias que partem de uma estrutura com baixa densidade de capital, parece não raro compensador, durante algum tempo, a introdução de

processos de produção que economizem trabalho, mesmo à custa de uma intensificação das doses de capital invertido.

Inversamente, nas indústrias cuja estrutura inicial já é caracterizada por capital denso, a tendência natural é a adoção de processos poupadores de capital, tornando-se frequentemente mais produtiva a intensificação do esforço de trabalho.

Qual é, entretanto, o panorama em países subdesenvolvidos, tomando-se para ilustração o caso do Brasil?

Unicamente a Comissão Econômica para a América Latina se tem abalançado a indagações estatísticas sobre a produtividade média ou marginal de capital. As dificuldades técnicas da tarefa são obviamente ingentes.

A primeira delas é o nosso desconhecimento estatístico, quase completo, do estoque de capital. Apenas através de censos periódicos, todos eles incompletos, se pode ter uma avaliação aproximada e grosseira do estoque de capital existente num momento dado.

No caso do Brasil, as investigações se concentraram no período de 1940-1953, utilizando-se os dados do censo de 1940, como ponto de partida para a avaliação do estoque de capital e cálculo da produtividade média. Subseqüentemente, através do cômputo dos investimentos líquidos adicionados anualmente ao estoque de capital, e do cálculo do acréscimo anual do produto líquido, foi feita a transposição para o coeficiente da produtividade marginal.

A se julgar por esses dados, a produtividade do capital teria sido no período em causa, substancialmente mais elevada que a produtividade marginal ou média do capital experimentada, por exemplo, pela economia norte-americana.

A CEPAL prefere geralmente medir a relação produto-capital. Convertendo-se essa relação à sua recíproca — capital-produto — para se tornarem os dados comparáveis aos norte-americanos, verifica-se que a relação capital-produto teria variado de cerca de um mínimo de

1,4, em 1950 a um máximo de 2,9, em 1952.

Em outras palavras, em 1950, teria sido bastante a aplicação de 1,4 de capital, para a consecução de uma unidade de produto, o que é um rendimento excepcionalmente elevado. No pior dos anos da faixa coberta pelo cálculo, a cada unidade adicional do produto corresponderiam 2,9 novas unidades de capital.

Como já vimos anteriormente, os dados mínimos e máximos para a economia americana seriam de 3,37 e 4,46, o que estaria a indicar, para uma economia como a dos Estados Unidos, mesmo durante fases de desenvolvimento comparável ao nosso, uma exigência de capital maior por unidade de produto.

Esse resultado não é "prima facie" inteiramente plausível. Essa diferença de comportamento deve ser atribuível, em parte pelo menos, a imperfeições estatísticas e à intervenção de elementos estranhos, perturbadores do cálculo de produtividade.

Nas economias industrializadas ou maduras, a principal dificuldade do cálculo talvez derive menos da escassez de dados estatísticos, do que das perturbações introduzidas pelas crises cíclicas, que artificialmente rebaixam a produtividade do capital ante a ocorrência de fatores sub-empregados, que representam investimentos feitos sem a geração de produto correspondente.

É fácil de ver, por exemplo, que ao longo de toda a década dos anos 30, as enormes doses de capital acumuladas na economia americana geraram um produto minguado e anêmico. Daí resultam distorções sérias no cálculo da produtividade média e marginal.

Nos países subdesenvolvidos há outros fatores de complicação.

Um deles é o caráter por assim dizer "nodular" dos investimentos, durante a fase de criação acelerada de "economias externas", de cuja insuficiência precisamente resultam os pontos de estrangulamento. Os investimentos desse tipo não são homogênea e distribuídos ao longo do tempo. São investimentos maciços e esporádicos. A constru-

ção de uma usina elétrica, por exemplo, representam um nódulo de investimento; implica um esforço maciço e concentrado que não se perpetua homogênea e retilmente ao longo do tempo.

Ilustração típica desse fato são os cálculos feitos, pelo Banco Internacional, da produtividade média, ou seja da relação capital-produto da economia mexicana. Registraram-se ali períodos de alto coeficiente de produtividade de capital, em que aparentemente se aplicaram poucas unidades de capital por unidade de produto, e períodos em que pelo contrário, necessitaram-se altas doses de capital para a geração de um produto relativamente diminuto.

A explicação reside simplesmente no fato de que, quando o ponto de partida do cômputo é uma conjuntura em que existe capacidade subutilizada, sob a forma, p. e., de ferrovias já construídas e instalações elétricas operando com baixo fator de carga, torna-se possível, ao intensificar-se o ritmo de atividade econômica, uma aplicação mais intensa do investimento já feito. O resultado natural é uma alta temporária e anormal da relação entre produto e capital, atingindo-se abundante quantidade adicional de produto com pequena incrementação de capital.

Inversamente, quando os serviços básicos da economia chegam à capacidade plena, grande número de investimentos de super-estrutura têm de permanecer ociosos; é que se criam pontos de estrangulamento, tornando-se mister um esforço prolongado para corrigir esses gargalos. É óbvio que, durante o período de gestação dos novos investimentos de infra-estrutura, as instalações industriais existentes não geram produto proporcional à sua capacidade teórica de produção. Ante o racionamento da energia elétrica e as crises de transportes, por exemplo, as unidades industriais ou agrícolas, que representam investimentos já feitos não se traduzem em produto efetivamente alcançado.

Mas há ainda complicações comuns a ambos os tipos de economia. Uma dessas complicações é a

acumulação de estoques. O investimento em estocagem, que é tipicamente improdutivo, pode causar distorções episódicas no cálculo da produtividade média ou marginal do capital.

Outro fator perturbador, este mais importante naquelas economias que dependem muito do intercâmbio externo (a economia inglesa por exemplo, no caso de países desenvolvidos, e a economia brasileira na hipótese de países subdesenvolvidos) é a variação nos termos de intercâmbio, isto é, na razão entre preços de exportação e de importação; uma melhoria ou deterioração nos termos de relações de troca pode traduzir-se, estatisticamente, numa alta ou baixa artificial da produtividade de capital, porque uma mesma dose de capital pode gerar um produto de valor maior ou menor.

Não sendo sempre possível aferir a produção em termos físicos, ocorre essa distorção de cálculo, decorrente não de variações na produtividade física, mas simplesmente de oscilações de valorização ou desvalorização monetária da produção alcançada.

Em virtude dessas dificuldades estatísticas, é preciso encarar com cautela quaisquer tentativas de mensuração da produtividade do capital, e sobretudo precaver-nos contra extrapolações de ritmos de crescimento, baseadas num suposto comportamento estatístico da produtividade do capital.

Pelo fato de se ter verificado, por exemplo, que na década dos anos 1930 a 1940, bastaram no Brasil duas unidades de capital, em média, para gerar uma unidade de produto, não se pode chegar à conclusão que essa relação continue válida num futuro indefinido.

Na década dos anos 30 a 40 houve uma série de fatores não recorrentes. Um deles foi a existência, no começo da década, de capacidade ociosa, sub-utilizada, tanto de produção de energia elétrica como de capacidade de transporte ferroviário.

Durante a guerra, houve intensa utilização de equipamentos, sem investimentos correspondentes em

modernização e reposição. Teve-se, portanto, uma distorção, artificialmente favorável, do coeficiente de produtividade do capital.

No pós-guerra, registou-se outro fator de distorção, que foi a melhoria da relação de trocas. Em 1949 manifestou-se aguda elevação dos nossos produtos de exportação, comparativamente aos de importação. Essa situação tende também a magnificar artificialmente a relação produto-capital, e diminuir a recíproca, capital-produto.

Mas nenhum desses dois fatores é estável.

Ao terminar a década dos anos de 40, e ao se iniciarem os anos de 50, o Brasil já estava com a sua capacidade de transportes plenamente utilizada, pelos menos nas áreas mais produtivas do território nacional, e com racionamento severo de energia em vários pontos do país.

Não havia folgas para intensificação do produto. A partir de então, passou a exigir o Brasil doses maciças de capital nos setores de energia elétrica e transportes.

As perspectivas são, portanto, de que a relação favorável produto-capital, que prevaleceu na última década, servindo de base a várias extrapolações estatísticas otimistas, não se repita num futuro próximo.

Os investimentos em energia elétrica são de longo período de maturação — de 3 a 5 anos transcorrem entre a efetividade do investimento e a prestação do serviço. Nestas condições, quando se mede, estatisticamente, o incremento de investimentos, de ano para ano, e o incremento do produto, verifica-se que há uma baixa relativa da produção por unidade capital. Uma vez terminado o período de gestação, têm-se, novamente, uma elevação da relação produto-capital.

É preciso portanto que nos lembremos de que existe um certo caráter modular nestes investimentos básicos de infra-estrutura, e que esse caráter modular introduz dificuldades sérias em qualquer medida de produtividade do capital, a não ser quando se dispõem de séries estatísticas de longa duração que permitam descontar pontos de

estrangulamento como fatores de baixa produtividade.

Formuladas estas considerações de caráter teórico, passemos a analisar mais concreta e empiricamente a questão dos "pontos de estrangulamento", chavão a que nos vamos habituando, não só pela crescente introdução de barbarismos na nossa literatura econômica (e mesmo jornalística), como pela experiência efetiva, em carne viva, da existência de uma infra-estrutura inadequada para o esforço de produção que tem de ser realizado.

IDENTIFICAÇÃO DE "PONTOS DE ESTRANGULAMENTO"

Como se pode identificar a existência de pontos de estrangulamento?

Sua constatação é fácil para o industrial que hoje procure obter transporte para suas matérias-primas, ou instalar uma fábrica que dependa de energia elétrica, mas não é tão óbvia para quem simplesmente prescreta dados estatísticos.

Se analisarmos a evolução do produto real da economia brasileira, por setores, descortinamos, em grandes linhas, o seguinte panorama.

Tomando-se 1939 como ano-base (100), verificaremos para 1953 os seguintes números índices:

- agricultura, 150;
- transporte, 242;
- indústria manufatureira, 261;
- eletricidade, 298.

A primeira vista, se inferiria que o sistema de transporte acompanhou, "grosso modo" o ritmo de crescimento de produção industrial, situando-se, é verdade, em nível algo inferior, mas superando de muito o ritmo de crescimento da produção agrícola.

Similarmente, inferiríamos que o coeficiente de crescimento da produção de eletricidade superou enormemente o crescimento da produção agrícola e, por margem apreciável, o próprio crescimento da produção industrial.

Entretanto, uma análise mais peruciente mostraria o caráter um

pouco ilusório desses dados à primeira vista satisfatórios.

No tocante, por exemplo, aos números-índice do esforço de transporte, qual a real interpretação?

Verificou-se um crescimento dispar dos diversos tipos de transporte. Os transportes leves, como por exemplo os aeroviários e rodoviários, não adequados ao transporte das massas, cresceram fora de toda a proporção com o índice do desenvolvimento dos transportes pesados — ferrovias e navegação de cabotagem. O transporte ferroviário estagnou; talvez o seu crescimento na década não tenha superado a casa dos 30%. Houve um crescimento um pouco mais substancial, mas ainda insatisfatório, da navegação de cabotagem.

A distorção do índice global de transportes resultou portanto do crescimento anormal dos transportes rodoviários e aeroviários, traduzidos em índices assaz confortantes, mas que, a rigor, não se adequam ao carregamento de massas numa civilização industrial.

Outro elemento de distorção é o alongamento do percurso médio, resultante da interiorização crescente da economia e, sobretudo, do caráter migratório da produção agrícola. A expansão do café, do arroz, do milho e outros gêneros para novas áreas, cada vez mais distantes dos centros focais de consumo, faz com que um mesmo esforço de transporte físico represente, a rigor, uma capacidade efetiva menor de transporte, devido ao alongamento do percurso médio.

Na produção de eletricidade, por sua vez, o coeficiente de crescimento pareceria, à primeira vista, satisfatório. Tomado como ano-base o de 1939, o mesmo índice, em 1953 seria de 298, comparativamente a 259 para a produção industrial.

Mas, ainda aqui há vários fatores qualificativos que nos forçam a reconhecer uma realidade dura e implacável — a existência de pontos de estrangulamento.

A razão principal é dupla.

De um lado, o incremento da produção de energia elétrica foi obtida

mais pelas sobrecargas de instalações já construídas, do que mediante a criação de novas instalações. Algumas das novas instalações mais importantes como a de Paulo Afonso e a da Light em Forquacava, praticamente só passaram a produzir em 1954. Sua contribuição em 1953 ainda era pequena.

O grosso do incremento de geração de energia se deveu portanto a um alteamento do fator de carga, freqüentemente além dos limites de segurança, forçando, em consequência, uma obsolescência muito rápida dos sistemas.

Um segundo elemento modificativo do otimismo estatístico é o fato de, conquanto o índice geral de crescimento das indústrias se tenha situado em torno de 261, comparativamente a 298 para a eletricidade, o ritmo de crescimento das indústrias individuais foi dispar. Cresceram muito as indústrias altamente consumidoras de energia — as químicas, as metalúrgicas, as mecânicas; ao passo que as indústrias caracterizadas por um consumo relativamente baixo de energia, como a têxtil e a de produtos alimentícios, tiveram desenvolvimento apenas medíocre.

Essas divergências de ritmos de crescimento não são óbvias para quem prescrua ou sopesa índices estatísticos globais. São fundamentais entretanto para compreensão acurada do caráter inadequado dos nossos investimentos nos setores de infra-estrutura.

CAUSAS E CONSEQUÊNCIAS DOS "PONTOS DE ESTRANGULAMENTO"

Identificada a existência de "gargalos", urge perquirir as suas consequências e origem.

Uma consequência óbvia é a baixa geral de produtividade da economia. O ponto é meridiano e dispensa maiores comentários, bastando lembrar, por exemplo, a existência de racionamento para consumo industrial de energia.

O racionamento para consumo industrial significa que uma fábrica, com investimento projetado para um determinado volume de produ-

ção, se sente incapacitada para realizar a sua capacidade normal ou nominal. O investimento fica, portanto, em parte estéril. Há uma baixa geral de produtividade, porque o investimento encareceu comparativamente ao produto.

Uma segunda consequência, esta menos óbvia, mas tecnicamente importante, é um crescente divórcio entre o que, no jargão técnico, se denomina — o "produto marginal social" e o "produto marginal privado".

Cada investidor que planeja uma fábrica se comporta como se tivesse ao seu dispor energia e transportes. Como considera responsabilidade de outrem o suprimento desses serviços básicos, planeja independentemente o seu investimento e depois procura capturar no mercado esses fatores de produção, oferecendo preços mais altos se os encontra escassos.

O cálculo, do ponto de vista da firma individual, pode ser perfeitamente racional. A indústria é econômica, a capacidade nominal de produção razoável, a rentabilidade assegurada. O investimento é racional do ponto de vista da empresa, mas pode ser desavisado do ponto de vista da economia em seu conjunto.

Deste último ponto de vista, a solução mais racional seria talvez capturar esses recursos de inversão das mãos do empresário privado, e desviá-los para inversões públicas ou privadas (se estas existirem) nos setores de transportes e energia.

Toda vez que se gera um ponto de estrangulamento, acentua-se o divórcio entre o produto marginal privado e o produto marginal social, sendo mesmo consentâneo com os interesses da maior produtividade social o estancamento de investimentos individuais em setores de super-estrutura, em favor de uma captura de fundos para os setores de infra-estrutura.

Esta consideração parece freqüentemente repugnante ao industrial privado, que planeja cuidadosamente sua indústria, mas é emiente.

mente racional do ponto de vista da economia como um todo.

Esse divórcio entre o produto marginal social e produto marginal privado, ou inexistente ou é de muito menor consequência quando não ocorrem pontos de estrangulamento, porque então o investimento planejado pelo empresário privado pode fruir o seu rendimento total.

Retracemos agora o caminho percorrido. Encaramos a teoria de produção, em linhas gerais; discutimos os conceitos de produtividade marginal e média; identificamos a existência de pontos de estrangulamento; apreciamos as suas consequências; resta-nos agora perquirir as suas causas.

As observações que farei a seguir se aplicam, em alguns casos exclusivamente a ferrovias, outros à energia elétrica, que são os pontos de estrangulamento mais óbvios.

A primeira razão para a emergência dos pontos de estrangulamentos, de que hoje nos ressentimos, é, realmente, uma mudança de estrutura da nossa economia.

A economia brasileira sofreu gradual interiorização. Ao longo do Século XIX e início do Século XX tornara-se atraente para capitais privados britânicos, franceses e alemães investirem em ferrovias, portos e meios de transportes no além-mar, pois os investimentos se orientavam no sentido de facilitar o carregamento de produtos de exportação, dos países onde eram feitos os investimentos, para os mercados metropolitanos.

O investimento ferroviário britânico, por exemplo, obedecia a uma complexa motivação. De um lado, o desejo de vender equipamentos. De outro, a rentabilidade de investimentos pioneiros em áreas novas com francas possibilidades de expansão. Visava, também — e isto é importante — facilitar o carregamento de matérias-primas para alimentação das indústrias britânicas.

O investimento francês em ferrovias estava também ligado à exploração de minérios e matérias-primas e obedecia a motivações semelhantes.

Ainda no nosso Século temos exemplos congêneres — os investimentos de alto porte no Labrador, área inóspita, extremamente gelada, vinculados ao carregamento de minério de ferro para os Estados Unidos. Temos ainda as experiências com minério de ferro da Venezuela e, agora, a da ferrovia construída para carregamento do manganês do Amapá.

Nesses casos, o investimento ferroviário é parte de uma motivação complexa, e talvez seja apenas um instrumento para a consecução de um objetivo diferente, que é a aquisição dos bens minerais necessários à exploração industrial.

Com a mudança da tessitura da nossa economia, com a sua interiorização crescente, com a nossa menor dependência quanto ao comércio exterior, diminuiu, de um lado, o interesse estrangeiro em inversões no sistema de transportes e, de outro lado, esse mesmo sistema de transportes, concebido para uma estrutura centrífuga, orientada no sentido de carrear produtos do interior para a costa, se tornou cada vez menos adequado às necessidades de uma economia em que ligações entre os centros internos de consumo passaram a ser importantes.

Mas esta é apenas parte da explicação. Uma segunda explicação para a anemia dos serviços básicos e, portanto, para a existência de pontos de estrangulamento, é a emergência do controle regulatório do Estado.

O fenômeno não é tipicamente brasileiro, se bem que entre nós a intervenção regulatória do Estado se tivesse revestido de condições agravantes, como por exemplo, irrupções de nacionalismo frequentemente mórbido, não raro contraditório, e às vezes incapaz de tomar consciência dos reais interesses da economia.

De um modo geral, entretanto, a crescente expansão das funções regulatórias do Estado é fenômeno mundial e isso tornou, na realidade, mais difíceis e precárias as inversões em serviços de infra-estrutura, quando financiadas por capitais estrangeiros.

É fácil de perceber a diferença. Um investidor britânico, por exemplo, aceita com menos hesitação, e imputa menor coeficiente de risco, ao controle regulatório do seu próprio governo sobre os serviços básicos do seu país; esse controle regulatório é exercido em obediência a leis britânicas, e as motivações psicológicas e econômicas conhecidas, e, certa ou erradamente, parece-lhe muito menos perturbador e vexatório do que se esse controle fosse exercido por um Governo estrangeiro sobre ferrovias localizadas no exterior. Certamente, não seria diferente a reação do investidor brasileiro se fôssemos um país exportador de capitais. É natural que não depositemos no regime jurídico sob o qual operam estados estrangeiros, confiança igual à que nos merecem as nossas próprias instituições. As motivações de um Estado estrangeiro não se nos afiguram muitas vezes, lídimas e aceitáveis. Dessarte a imposição de um controle regulatório, que exerce de estímulo apenas pequeno, em alguns casos, sobre inversões de capitais domésticos em serviços de infra-estrutura, pode exercer impacto psicológico desproporcionado sobre os capitais estrangeiros.

Não é necessário que o grau de controle seja maior. Um mesmo nível de controle e um mesmo grau de intervenção, quando exercido por um governo estrangeiro quase sempre assume configuração mais vexatória e perigosa, do que quando exercido pelo nosso próprio governo. Neste último caso há sempre uma esperança de que a motivação do nosso Governo seja essencialmente a nossa e de que as "regras de jogo" sejam aceitas por ambas as partes.

Esse assunto deve ser examinado com objetividade e sem a caracterização romântica que ordinariamente o envolve.

Outro subproduto da emergência do controle regulatório do Estado — e este mais típico da conjuntura brasileira — é a injeção de elementos políticos traduzida na irrupção de sentimentos nacionalistas violentos, que freqüentemente agravam,

fora de proporção com seu real sentido, o caráter inibitório inerente ao controle regulatório do Estado.

Mas, a relativa anemização de investimentos estrangeiros em serviços de infra-estrutura seria até saudável se houvesse correlata expansão de investimentos domésticos nesses mesmos setores, isto é, se à medida que se desinteressasse o capital estrangeiro, fôsse o vácuo preenchido por capitais nacionais, públicos ou privados.

Entretanto, é exatamente a continuação de um vácuo de investimentos que está na raiz dos pontos de estrangulamento.

E por que não foi preenchido esse vácuo?

Um dos motivos óbvios é a existência de uma inflação crônica, em maior ou menor grau, no Brasil, assim como em vários países subdesenvolvidos.

A inflação, em princípio, premia os setores de preços flexíveis e pune os de preços rígidos. Ora, os serviços de infra-estrutura — eletricidade, transportes — são de preços rígidos. A tarifação só pode ser revista de tempos a tempos, pois que é parte de instrumentos contratuais; não pode ser reajustada instantaneamente cada vez que se verifica uma elevação de custos de produção, sob forma de preços de matérias-primas, de reajustamentos salariais, etc. . .

Comumente, as dificuldades puramente administrativas e técnicas de revisão tarifária — já por si formidáveis — são agravadas por uma noção irrealística do sentido econômico da tarifação.

Há uma filosofia falsa de tarifação, que leva a entidade pública controladora a resistir a qualquer pedido de elevação, na ilusão de que, com isto, está beneficiando a economia e defendendo o consumidor. O resultado é, não raro, exatamente o posto.

Acho mesmo que a eliminação dos pontos de estrangulamento existentes na economia brasileira não é apenas uma questão financeira — canalizar investimentos para esses setores — nem apenas uma questão técnica — planejar adequadamente

as obras de reaparelhamento ferroviário, construção de represas, etc... É, também, uma questão psicológica. É preciso reexaminar a noção popular de que a tarifa baixa é um benefício para a economia; é preciso analisar criticamente a idéia, arraigada mesmo em muitos economistas de que tarifas baratas auxiliam o desenvolvimento econômico e que a elevação de tarifas a níveis capazes de cobrir o custo real de serviço, inclusive depreciação e renovação do equipamento, é inflacionária.

Acredito que o contrário é o verdadeiro. É a manutenção de tarifas irrealisticamente baixas que tem consequências inflacionárias, por mais paradoxal que isto pareça.

Em primeiro lugar, causa uma distorção de procura. O serviço artificialmente barato é procurado além das necessidades reais do sistema econômico. Gera-se uma demanda artificial de serviços, uma sobrecarga direta sobre aquele setor — fora de proporção com a sua produtividade real ou sua utilidade real para o consumidor.

Uma tarifa de eletricidade artificialmente barata resulta, mesmo em épocas de escassez e racionamento agudo de energia, em procura para consumo supérfluo ou ornamental. Há cidades brasileiras em que isto é corriqueiro. Apesar da grande escassez da energia para a indústria, ela é grandemente consumida para ornamentação de cinemas, parques, etc. . .

É um caso típico de distorção.

O barateamento do serviço comparativamente aos preços de outras utilidades causa portanto um acréscimo artificial da procura, que nada tem a ver com a produtividade ou a utilização real do serviço. Um parque bem ornamentado e iluminado pouco contribui — se é que contribui — para a economia, se bem que talvez contribua para a moralização dos costumes. . .

Uma segunda consequência inflacionária de tarifa artificialmente baixa é a falta de reposição do equipamento. Não sendo coberto o custo real, não tem a empresa de serviço público nem estímulo nem

recursos para renovar o equipamento, ou sequer para mantê-lo em condições satisfatórias. O resultado é que fundos de depreciação e de reposição de equipamentos são absorvidos em despesas de operação e se tornam ficções contábeis. Daí decorre um decréscimo da produtividade de economia; e a baixa de produtividade é por definição inflacionária, a despeito do que possam dizer os demagogos da tarifa baixa.

Há, finalmente, como decorrência de tarifação abaixo do custo real do serviço, a necessidade de financiamento dos *deficits* dos serviços públicos, por via orçamentária ou por meio de emissões. E então o consumidor, que se recusou a pagar uma tarifa direta adequada, no momento de utilizar o serviço, passa a pagar uma tarifa indireta, de proporções incalculáveis e fundamentalmente injusta, porque se aplica tanto ao usuário como ao não usuário do serviço.

É possível a todos nós defendermos de uma tarifa indireta excessiva. Se se trata de empresa de aviação, escolhamos outro meio de transporte ou diminuamos o número de viagens. Mas nenhum de nós consegue escapar a uma elevação da tarifa indireta através do financiamento inflacionário, pelo Governo, dos *deficits* dos serviços públicos.

Como foi indicado há tempo pelo Ministro Eugênio Gudin, previa-se para 1955, além do *deficit* orçamentário corrente, um outro, latente, de cerca de 14 bilhões de cruzeros, que representa, a rigor, um financiamento indireto das tarifas inadequadas dos serviços públicos a cargo do governo. Isso é muito mais sério do que se cada um de nós pagasse uma tarifa direta, pelo seu justo valor. Talvez não nos demos conta do fato de que, quer viajemos ou não pela Central, estamos pagando uma tarifa que seria desnecessária se os usuários efetivos do serviço, ao comprarem seus bilhetes ou expedirem sua mercadoria, pagassem o seu justo valor, que é representado pelo custo de operação, mais o montante indispensável à reposição do equipamento

e a um coeficiente de expansão proporcional às necessidades do tráfego.

Simplifiquei deliberadamente o problema para melhor exemplificar o mito da tarifa baixa. Na realidade, em nossos serviços públicos, o baixo nível de técnica administrativa e o baixo rendimento daí resultante, são tanto ou mais que a tarifa irrealística, responsáveis pelos *deficits* de custeio. Na medida em que seja possível melhorar a administração, a necessidade de reajustamento tarifários, diminuirá *pro tanto*.

O conceito importante a incutir na mente de legisladores e consumidores é que a tarifa indireta (por via da cobertura inflacionária de *deficits*) é profundamente injusta. Contra ela o consumidor está indefeso, porque não lhe é dada a opção de abster-se de consumir o serviço, ou reduzir o seu consumo. Ele paga a tarifa, seja ou não usuário do serviço, e provavelmente paga uma tarifa disfarçada muito mais elevada do que se a cobertura do custo real tivesse sido feita por via direta.

As distorções criadas pela inflação, e o impacto dos custos inflacionários sobre os serviços de infraestrutura, figuram entre as razões mais importantes pelas quais o vácuo deixado pelo crescente desinteresse de capitais estrangeiros não foi preenchido pelo capital nacional.

Numa era de inflação, em que a produção de eletricidade sobre rígida limitação de rendimentos e as empresas ferroviárias têm suas tarifas estritamente controladas e só reajustáveis de tempos a tempos (e assim mesmo após complexo processo de verificação), torna-se extremamente desencorajadora a perspectiva de investimento nesses setores. Se a aplicação de capitais na indústria ou na atividade mobiliária permite a obtenção de rendimentos de 15,20 ou 30%, por que investir em energia elétrica a 10% em ferrovia com rendimento de 3 a 4%, ou mesmo rendimento negativo?

Evidentemente, do ponto de vista do particular, a reação é a que se

poderia esperar. Não há investimentos nesses setores e não se preenche o vácuo deixado pela retirada da suplementação estrangeira.

O ônus é transferido, então, para o Governo. Coloca-se assim de chofre todo o problema da capacidade ou incapacidade do Governo para o financiamento e eficiente operação de serviços básicos.

A ação governamental no campo da infra-estrutura, tem, naturalmente, vantagens e desvantagens. Uma das vantagens é a "capacidade telescópica" do Governo. Presumivelmente, não necessita ele exigir rendimento imediato do capital investido. Pode investir em setores de rentabilidade lenta e diferida, o que normalmente não acontece com o particular, a não ser no caso de sociedades que já atingiram alta densidade de capital.

Em segundo lugar, é presumivelmente possuído da idéia do bem comum e do critério social, contrariamente ao investidor privado, cujo objetivo é a captura do lucro.

Essas são as vantagens da ação governamental, vantagens que existem na medida em que a ação governamental é realmente pura e iluminada, o que nem sempre é o caso.

Há, em compensação, desvantagens em ser o Governo explorador de qualquer sistema industrial, inclusive de serviços de infraestrutura.

Em primeiro lugar, há freqüentemente desatenção a custos de produção, porque o empresário governamental pode, na maioria dos casos, descarregar sobre o Orçamento Público os *deficits* de operação.

Em segundo lugar, há uma injeção maior de motivação política.

A movimentação política leva à inferioridade tecnológica, porque não é possível uma seleção racional de dirigentes, assim como o adestramento do operariado em bases exclusivamente técnicas. Pode ocorrer além disso séria distorção de planos de investimentos, passando estes a ser feitos sem cálculo adequado de rentabilidade, e sim em função de interesse político-eleitorais.

Há, outrossim, uma relativa inconsciência da importância do elemento competitivo como instrumento de aferição de eficiência e rebaixamento de custo. O espírito de competição da empresa governamental é seriamente enfraquecido pela própria inércia administrativa, assim como pela injeção de elementos politizantes.

Inexiste, finalmente, um mecanismo de sanção comparável à sanção da falência que pesa sobre a empresa privada.

Essas considerações nos levariam à conclusão de que, feito o balanço das vantagens e desvantagens, o Governo deve ter consciência modesta das suas possibilidades de empresário.

Entre nós, porém, têm ganho corpo idéias socializantes ou melhor estatizantes, que, a meu ver, implicam uma espécie de socialismo às avessas, de um socialismo "à rebours", como dizia Van Zeeland. Isso por vários motivos que passarei a mencionar.

A idéia dos defensores da intervenção estatal é que um bom meio de iniciar-se o processo de socialização dos meios de produção é avocar-se o Governo a responsabilidade da prestação dos serviços básicos de infra-estrutura, os quais de "per si" exercem pouca atração sobre o capital privado.

Poucos se dão conta, entretanto, de que o resultado final de medidas dessa natureza, se levadas ao exaêro, é essencialmente anti-socialista. Nada mais desinteressante para os verdadeiros interesses do socialismo do que socializar demais e prematuramente. E o meu receio é que essa verdade elementar não tenha sido percebida por aqueles que, aferidos a idéias doutrinárias, adotam intransigentemente o princípio de que o Governo deve expandir a sua função de industrializador de serviços públicos.

A razão é simples. Os interesses autênticos do socialismo doutrinário deviam levar o Governo a procurar aumentar ao máximo o fundo disponível de inversões, para a gradual captura de segmentos da iniciativa privada. Ora, melhor meio

de se debilitar o Estado é fazer com que ele se concentre nos setores de base, dêles expulsando açodadamente a iniciativa privada, porque esses setores são normalmente de rentabilidade apenas modesta. No Brasil essa rentabilidade tem sido artificialmente rebaixada e tornada mesmo negativa pelo irrealismo tarifário, porém, mesmo em países desenvolvidos, trata-se de setores de rentabilidade normalmente modesta, so bem que estável. O rendimento indireto dos serviços públicos pode ser enorme, se eficientemente geridos, mas a sua lucratividade monetária é limitada.

Que faz o Estado? Chama a si todos os ônus dessa rentabilidade baixa e deixa livres para o capital privado as atividades de alta lucratividade. Este multiplica rapidamente seu fundo de inversões, ao passo que o Estado, gradualmente reduz a sua capacidade autônoma de investimento, incapacitando-se para socializar mais. Partindo do princípio de que deve socializar tudo, acaba socializando pouco, de vez que exaure seus recursos na difícil e ineficiente operação de setores pouco apetitosos, ônus que, em maior ou menor grau, poderia e deveria ser partilhado com a empresa privada.

Outro ponto a considerar é o seguinte: nos serviços de infra-estrutura existe, por uma série de circunstâncias, inclusive impecilhos administrativos, uma inércia natural na revisão de tarifas para atendimento da alta de custos. Mas não há nenhuma inércia nos reclamos trabalhistas, pois que os empregados em serviços públicos pleiteiam reajustamentos salariais, não em função das características do setor em que operam, mas do comportamento geral dos níveis salariais do país, inclusive o das indústrias de alta lucratividade.

A consequência é que o Governo se torna empresário precisamente naqueles setores em que é mais penoso e difícil satisfazer as reivindicações trabalhistas, provocando não raro na massa operária irritação muito maior do que a que existe entre os que servem as empresas

privadas. Tem sido êsse o motivo da crescente desilusão do operariado europeu com os sistemas socialistas, que a princípio apoiaram entusiasticamente como conducentes ao milênio terrestre.

Talvez não haja coisa melhor para os defensores do capitalismo privado do que a concentração do Estado nesses serviços difíceis, porque o Estado acaba antagonizando os operários que queria captivar sob a auréola socializante.

O socialismo "à rebours" é típico do Brasil. Frequentemente se verifica que muitos dos nossos serviços públicos são caracterizados por relações acerbos entre a massa de trabalhadores e o Estado-empresário, quando, teoricamente, o contrário deveria ocorrer no Estado-trabalhista.

Já vai longa, esta monótona palestra e minha resistência traquéica está chegando ao seu limite...

Ao seu "ponto de estrangulamento".

Limitar-me-ei, agora, a umas sugestões superficiais de terapêutica, que são as seguintes:

SUGESTÕES TERAPÊUTICAS

Primeira. O Estado devia circunscrever tanto quanto possível a sua atuação de empresário e, através de uma retirada estratégica, transformar-se em investidor pioneiro e supletivo, e nunca num investidor competitivo em setores onde a iniciativa privada tem suficiente vitalidade. A transformação do Estado em investidor supletivo e pioneiro está no interesse mesmo dos anti-capitalistas se é que querem

evitar uma irremediável perda de prestígio da idéia socialista, desmoralizada pela ineficiência estatal e pela incapacidade do Estado para atender a reivindicações salariais, enquanto insistir em abocanhar, como província de operação, os setores de preços rígidos.

Segundo. Naquelas áreas em que o Estado considera necessário e útil operar, devia êle ter como preocupação máxima a eficiência administrativa. Isso exige a despolitização da gerência e da administração das empresas. É necessário que o Estado cada vez mais se circunscreva ao controle regulatório, em vez de enveredar pela senda do controle patrimonial. Entre nós reponta, frequentemente, a idéia de que, para que o Estado possa orientar a atividade dos empreendimentos econômicos de base, é preciso que êle participe do patrimônio. Ora, o controle regulatório existe em muitos países, sem participação do Estado. Mesmo o controle gerencial pode existir com uma participação apenas minoritária do Estado. É desnecessário o seu domínio patrimonial e, *a fortiori*, a criação de monopólios do Estado.

A terceira receita é o surgimento de uma psicologia de realismo tarifário. O custo do serviço é um dado objetivo, irrevogável, e que não pode ser objeto de tergiversações demagógicas. Tem de ser, fatalmente, coberto, direta ou indiretamente; e o processo de cobertura indireta é o mais penoso, o mais injusto e o mais capaz de promover a remoção dos pontos de estrangulamento da economia nacional.

POLÍTICA EXTERIOR DO BRASIL

Embaixador MARIO GUIMARAES

A NOSSA VIZINHANÇA

Conquanto nenhum dos nossos vizinhos sul-americanos esteja na dependência do Brasil, para o seu equilíbrio econômico ou suas comunicações essenciais, a segurança de diversos dentre eles tem dependido muito do nosso país.

Nos momentos difíceis da nacionalidade, pensam num apoio nosso, pois creem que interesses primordiais comuns nos ligam. Supõem, com fundada razão, que não nos deve atrair a idéia de proezas expansionistas. A superfície do Brasil é grande demais para que alimentemos frívolas ambições de acréscimo do território. Cobiçar áreas de produtividade idêntica a das que possuímos aos milhões de quilômetros quadrados, não parece que tenha sentido particularmente quando, com as aquisições eventuais, veríamos agravados os nossos já espinhosos problemas de transporte e comprometido o prodígio quase inexplicável na nossa unidade espiritual.

Na América do Sul, apesar de deixada longe a Linha de Tordesilhas, não se receia um espírito de conquista brasileiro. Sentem que nos convém a distribuição atual de soberanias e o "statu quo" territorial.

Para as Repúblicas menores, somos, em suas aperturas e negociações com os países que sobre elas exercem maior pressão, um argumento expresso ou implícito. Sem o recurso que representamos, não se considerariam livres de perigo.

Devemos pensar que nos corresponde exercer na nossa parte da América uma ação de presença, mas de presença útil, capaz de influir eficazmente pela consideração que saibamos inspirar.

Nem sempre somos formalmente consultados, mas a nossa reação imaginável constitui um dos elementos comuns, a sopesar. O hábito de levar em conta a opinião brasileira tende a dosar de certa prudência as atitudes em geral.

Circunstâncias de momento hão de forçosamente contribuir para entibiar ou animar os governantes dos países vizinhos no cálculo do que possamos fazer como acontece nas relações de quaisquer particulares entre si. Ao tato e à capacidade dos mesmos corresponderá tirar o maior partido dessas circunstâncias, tal como aos nossos homens responsáveis cabe contrarrestar os fatos inconvenientes que se produzam e, sempre que possível, influir para que os projetos mais adversos aos nossos interesses não passem da fase das deliberações. Esta tarefa requer da diplomacia brasileira zelo constante, informação concreta, espírito avisado, sentido da oportunidade e um hábil objetivismo, em grau tanto maior quanto a própria situação permanente do Brasil na América do Sul está também sujeita a imponderáveis, propondo às vezes, aos acontecimentos fortuitos, possibilidades em grande escala.

Com efeito, não são apenas os nossos recursos financeiros, o nosso comércio exterior, a nossa instrução pública e, nem sequer, os nossos equipamentos militares fatores suficientes para conter ou estimular os propósitos contrários. Tanto a lição de História como a vida corrente sugerem a efetividade de valores potenciais. O nosso papel na política mundial, com as influências presumíveis, aparece como elemento

de juízo a nosso respeito na América do Sul. A grandeza do país, a sua já elevada população e o progresso da indústria nacional concorrem também para que não nos avaliem sob o exclusivo critério estatístico dos meios de ação direta.

Não nos fiemos, todavia, excessivamente no poder de sugestão dos imponderáveis, pois estes nem sempre alcançam a interpretação mais lisonjeira. Sua estimativa é muito afetada por fatos ocasionais.

Toda atenção nossa é pouca, o que não significa que devemos agitar-nos sem cessar. Ao contrário, está nos indicada uma atitude serena e segura. A idéia de força não convém que se incuta por meio de ameaças, e as fraquezas são postas em evidência pelo nervosismo que procura ocultá-las.

Os contactos que tenhamos com os povos sul-americanos, não podem ficar entregues ao acaso. Onde quer que apareçamos, cumpre que seja com prestígio. Não nos é lícito cair no descuido.

Seria pesado e precário demais para os nossos agentes diplomáticos carregarem eles sós com a obrigação de tornar sensível, sempre que oportuno, a presença do Brasil. Ainda quando representem bem e se mostrem negociadores de bons recursos, fatores atuantes diversos serão de desejar a fim de evitarmos que se manifeste apenas um dos aspectos nacionais. O inconveniente, entretanto, de ocasionar efeito parcial não nos deve induzir a sacrificar à preocupação da multiplicidade a vantagem de causar uma impressão forte. Não podemos dar-nos o luxo de figurar nos países vizinhos com representantes ou serviços discutíveis.

É bom que o intercâmbio comercial com essas Repúblicas aumente. Nós lhes somos úteis comprando os seus produtos. Ganhamos politicamente com tais aquisições e com as vendas que revelem o nosso adiantamento, qualquer que seja o lucro auferido. Não chegaremos, porém, ao extremo de dilapidar divisas em artigos que nos seja fácil produzir. Sem dúvida, a produção dos países da América do Sul apresenta uma semelhança que deixa pouca mar-

gem ao comércio mútuo. Procuremos, do ponto de vista econômico, completar-nos o mais possível, mas numa distribuição de esforços que a natureza ou fatos excepcionais aconselham.

É do maior interesse que se explore amplamente o que a experiência nos ensinou em matéria de ação cultural. Elevam-se a várias centenas os universitários de outros países sul-americanos que cursam as nossas escolas. Como a lotação das Universidades brasileiras é limitada, a frequência desses estudantes dificilmente poderá aumentar num futuro próximo. Temos porém, meio de proporcionar-lhes o estágio em vários institutos científicos de nomeada. Certos cursos profissionais permitem igualmente prestar bons serviços. As academias militares, por sua vez, conseguem estabelecer um vínculo muito desejável.

Quando bem organizadas, as caravanas estudantis hispano-americanas merecem auxílio.

Os cursos brasileiros que funcionam em Assumpção, Buenos Aires, Montevideu e Rosário, têm correspondido aos nossos esforços, apesar das dificuldades que eventualmente surgem.

A ampla divulgação de livros e folhetos traduzidos para o espanhol, o envio de coleções para exposição e o provimento das Missões diplomáticas e dos Consulados em material de difusão variada, foram uma atividade especial, ensaiada com os mais auspiciosos resultados.

Outra iniciativa bem recebida e já consagrada é a da cadeira de Estudos Brasileiros em Universidades estrangeiras, particularmente nos países mais próximos.

Lembremos que, desde alguns anos, está montado em Chacaltaya na Bolívia um observatório para o estudo dos raios cósmicos, onde tem sido apreciável a contribuição de vários cientistas brasileiros.

Em fins de 1952 tive o prazer de tomar parte no lançamento da pedra fundamental de um instituto de educação, a ser ofertado pelo Brasil ao Paraguai. Prosseguem as obras, baseadas no plano que a Divisão Cultural do Itamaraty conseguiu do Arquitecto Afonso Eduardo Reidy. O

projeto do Dr. Reidy, contribuição graciosa, é considerado um dos trabalhos mais harmoniosos e inatacáveis da Arquitetura brasileira. Amolda-se às diretrizes pedagógicas especialmente delineadas pelo Professor Lourenço Filho.

Em países cuja analogia econômica reduz a pouco as relações comerciais, o intercâmbio cultural fornece a mais feliz ocasião de contacto, desde que a qualidade seja consideração dominante. Todo o material que se remeta tem de ser tão bom quanto possível, prescrevendo-se qualquer manifestação de favoritismo, e os cursos nunca devem constituir simples pretextos para atenções pessoais ou políticas.

Entre as ajudas técnicas que mais tem feito pelo prestígio brasileiro, está a da Missão militar no Paraguai. Não é um recurso com o qual normalmente se possa contar, mas os benefícios alcançados em Assunção justificam encômios.

São difíceis as comunicações terrestres e marítimas com os países sul-americanos, excetuados o Uruguai e a República Argentina.

A aviação veio corrigir a falha no que concerne ao transporte de passageiros e carga pequena, além do correio. É extraordinário o que esse meio de transporte tem contribuído para relacionar os nossos povos. Linhas comerciais brasileiras e estrangeiras unem o Brasil às capitais vizinhas e o Correio Aéreo Militar estabelece, nos dois sentidos, uma caravana ininterrupta entre o Rio de Janeiro e Assunção, La Paz e Lima. O que se verifica quanto à movimentação de pessoas inverte as

condições naturais, que, em 1920 e ainda em 1925, parecia ilusório pensar em vencer ou sequer contornar.

Na situação de insuficiente difusão econômica das várias regiões da América do Sul, as linhas aéreas em franco progresso fazem considerar o futuro com relativo otimismo. Não pécamos de vista que a nossa política nesta parte do Continente se desenvolveu, sem danos irremediáveis, na base da comunicabilidade quase que generalizada.

Tampouco assentou, por enquanto, na necessidade absoluta de alterar as condições de independência econômica dos vizinhos hispano-americanos com relação ao Brasil. Seria injusto pretender que os fins colimados não foram atingidos. Entre estes, vem a propósito recordar que teve até destaque a libertação de Mato Grosso de embaraços estrangeiros opostos às suas comunicações.

Não esqueçamos que o objetivo próprio de uma estrada consiste em promover a circulação. Só se pode invocar a conveniência política se a construção apresenta um mínimo de garantias econômicas. Qualquer melhoria nos meios de transporte para um ou outro ponto significa progresso, útil mas não precisamente salvador. A situação admite aperfeiçoamentos de ordem econômica; não, porém, iniciativas de desespero. Nos transes mais críticos, a razão nos guiou. Não há porque abandoná-la quando as condições se mostram menos desfavoráveis.

Os nossos interesses foram bem atendidos e os vizinhos não têm sido abusivamente prejudicados por nós.

O PETRÓLEO DE NOVA OLINDA

GLYCON DE PAIVA.

"Os campos de petróleo desconhecidos existem como idéia na mente de alguns pesquisadores. Com liberdade e incentivo para explorá-los passam a ser conhecidos". Wallace Pratt.

Esse trabalho foi especialmente solicitado pela direção do "Digesto Econômico". O autor, que é das maiores autoridades no país em assuntos de petróleo, é cientista de raro valor. Ainda recentemente, no Conselho Técnico da Confederação Nacional do Comércio, realizou uma notável conferência sobre energia nuclear, que a nossa revista deverá publicar no próximo número.

Nova Olinda é o nome de um seringal no Rio Madeira, 40 milhas a montante de sua embocadura no Amazonas. Estende-se sobre uma estrutura petrolífera que jaz na ortogonal de Nova Olinda, a quase 3 km de profundidade.

Essa estrutura petrolífera é conhecida, desde 1951, em virtude dos trabalhos de prospecção sísmográfica de uma firma empreiteira americana, *Geophysical Service Incorporated*, de Dallas, Texas, que, desde junho de 1946, contratara serviços com o Conselho Nacional de Petróleo.

A configuração, em planta, das curvas estruturais correspondentes ao depósito petrolífero profundo foi prevista, com razoável exatidão, por esses geofísicos. Todavia, menos preciso foi o cálculo de profundidade da estrutura, que a experiência revelou ser de 2.175 m, como acima indicado.

Na base dessas investigações, resolveu o Conselho Nacional do Petróleo praticar, em Nova Olinda, o poço que se denominou "NO-1-AZ" (Nova Olinda n.º 1 Amazonas). A perfuração foi iniciada em 4 de novembro de 1953, tendo sido reparada a existência de petróleo no dia 13 de março de 1955, dois anos e três meses após o primeiro dia de trabalho da perfuratriz.

O petróleo de Nova Olinda, conforme as mostras recolhidas, é extremamente fluido, transparente, com cheiro acentuado de produtos leves, de base parafínica, de cor âmbar. Tem 35 % de gasolina de primeira destilação.

O poço NO-1-AZ foi interrompido a 2.744 m de profundidade, depois de atravessado um arenito com 29 m de espessura, intra-estratificado com folhelho preto. A camada oleífera tem porosidade baixa para rocha portadora de petróleo, cerca de 12 %, e a granulação é fina, o que sugere retenção elevada de óleo interparticular.

Conforme verificado pela perfuração realizada, o poço cortou 770 m de formações geológicas Quaternárias ou Terciárias, sem interesse para localização de hidrocarburetos líquidos ou gasosos; varou, a seguir, 1.500 m de camadas do período Carbonífero para penetrar, afinal, a partir da profundidade de 2.263 m, em rochas do período Devoniano. Assim, o arenito petrolífero da vertical de Nova Olinda é um membro das formações devonianas que constituem parte essencial da geo-estratigrafia da calha sedimentária da bacia amazônica.

A secção de rochas carboníferas atravessadas na sondagem difere das anteriormente perfiladas em ou-

tras sondagens ou de afloramentos naturais de rochas desse período. Em particular, causou surpresa, pela importância e possança, um conjunto de rochas especiais: evaporitos, integrados por camadas de salgema, gipsita e anidrita. As características elásticas dessa massa de evaporitos diferem muito das oferecidas por calcários, arenitos, ou folhelhos. A diferença traduz-se, com muita evidência, na velocidade de ondas sísmográficas utilizadas como veículo de medida de distâncias verticais. Esse, o motivo da falta de precisão no cálculo de profundidade da estrutura fechada óleo-acumuladora de Nova Olinda.

Esse defeito de interpretação não estimulou os consultores geológicos do Conselho Nacional de Petróleo — uma das firmas de maior reputação no ramo da geologia do petróleo, *De Golyer & Mc Naughton* — a aconselharem que se enviasse para Nova Olinda uma sonda de grande capacidade. Todavia, o Conselho, por decisão própria de seus técnicos, resolveu para lá transportar o aparelho de maior capacidade de que dispunha, na expectativa de que as coisas se passassem diferentemente da interpretação, quanto à profundidade de localização. Realmente, os fatos posteriores confirmaram a excelência da presunção.

A extensão da estrutura de Nova Olinda, como configurada em 1951, pela *Geophysical Service Incorporated* é de tamanho médio, entre 30 a 35 km². Apesar de escassos, esses dados são eloquentes sobre o sentido do significado da descoberta, realizada em março deste ano na Amazônia.

Caracteriza-se a feição estrutural de Nova Olinda como constituída de um anticlinal de direção axial meridiana. O fechamento vertical da estrutura é de 60 metros, estando o ápice estrutural na ilha de Maracá, no leito do Madeira. Deve-se, contudo, acentuar a presença de falhas e de lençóis de eruptivas que poderão complicar a geometria da estrutura.

Como adiante se verá, desde 1908, já corriam opiniões autorizadas sobre as possibilidades petrolíferas da imensa bacia amazônica que se es-

tende, só em terrenos sedimentários de apreciável espessura, por 1.400.000 km².

Assim, Nova Olinda, mesmo levando-se em conta a grande profundidade em que se encontra o petróleo descoberto, quase 3 km; mesmo tendo-se em vista a pequena porosidade da camada portadora, tem o mérito de comprovar, em determinada vertical, a existência certa de óleo mineral de alta qualidade.

Pode ser que, apesar dos 30 km² de estrutura óleo-acumuladora, o campo não venha a revelar-se de alta comercialidade. Ficamos sabendo, todavia, uma vez por todas, da possibilidade de encontro de óleo em outras estruturas inseridas no pacote sedimentário amazônico, tanto a Leste como a Oeste de Nova Olinda, muitas delas já configuradas e recentemente alistadas pelo Dr. Décio Oddone, engenheiro do C.P.N., em conferência que realizou, da seguinte forma:

Três estruturas no estuário amazônico, que são: Ilha Mexiana; sul de Marajó, entre os rios Atua e Tená; Furo do Jacarézinho, na região das Ilhas, ao norte de Breves e Antônio Lemos. Quatro estruturas no médio Amazonas; na Pranhina do Tapaiúna, no Tapajoz, entre Alter do Chão e Aveiro; embocadura do rio Abacaxis; curso médio do rio Abacaxis, entre Terra Preta e Cantagalo; rio Arari, ao Norte de Maués.

Falou-se, acima, em um passado de opiniões sobre as possibilidades petrolíferas da Bacia Amazônica. Cumpre nomeá-las para que o leitor possa aquilatar que uma descoberta da natureza da que acaba de ser denunciada não é consequência de um golpe de sorte, senão o fruto de campanha pensada, planejada, discutida e levada a efeito com todo os seus altos e baixos de execução, ora aproveitando facilidades, ora esbarrando em dificuldades, conduzida, enfim, até um instante marcante, como este de 13 de março de 1953, por toda uma pléiade de geólogos e geofísicos.

O Governo Brasileiro contratou, no ano de 1903, o antigo Diretor do Serviço Geológico da Virginia, nos Estados Unidos, Israel Carlos White,

para estudar as possibilidades carboníferas do Rio Grande do Sul e de Santa-Catarina.

Em 1908, o Dr. White produziu um monumental trabalho denominado *Relatório Final da Comissão de Estudo das Minas de Carvão de Pedra*. Em certa parte dessa obra diz que, durante a sua passagem pelo Brasil, tinha sido algumas vezes inquirido, por pessoas importantes, sobre as possibilidades de petróleo em território brasileiro. Aproveitava a oportunidade do relatório para fazer constar sua opinião preliminar sobre o assunto. Considerava-a de algum mérito, para aqueles terrenos que havia estudado e percorrido, mas que essa sua opinião perdia em força para aquelas outras regiões do Brasil que só conhecia de descrição. Sob a última conceituação deve ser entendida a Amazônia, região que não foi objeto de estudos de sua parte, mas sobre a qual se pronunciou, em matéria de petróleo, da seguinte maneira: "Pode-se prever que será na região drenada pelo Amazonas que se encontrarão grandes depósitos de petróleo, se realmente forem esses algum dia comprovados em território brasileiro".

Essa opinião de White foi naturalmente baseada nos trabalhos dos seus compatriotas Charles Frederic Hartt, o antigo Chefe da Comissão Geológica do Império que percorreu a Amazônia entre 1870 e 1871, com seus discípulos da Universidade de Cornell, Orville Derby, Herbert Smith e mais sete outros. Também de White não eram desconhecidos os trabalhos de Katzer, geólogo do Museu Goeldi de Belém do Pará.

Só em 1913, entretanto, sendo Diretor do Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil o Dr. Orville Derby, discípulo de Hartt, é que Luiz Felipe Gonzaga de Campos manifestou interesse pela pesquisa geológica na bacia sedimentária da Amazônia, principalmente em virtude da existência, nesse território, de formações do período Carbonífero, que, como vimos, se acham representadas no poço de Nova Olinda por cerca de 1.500 m de camadas perfuradas pela sonda. O objetivo de Gonzaga de Campos, com quem concordava Orville Derby, era a pes-

quisa de camadas de carvão no Carbonífero da Amazônia, em virtude da semelhança das rochas desse período, no Brasil, com aquelas conhecidas de Derby no sistema apalachiano dos Estados- Unidos.

Só em 1917, foi formalmente constituída, por portaria do Diretor do Serviço Geológico, o que então se chamou "*Comissão de Pesquisa de Carvão e Petróleo no Vale do Amazonas*".

A introdução do conceito de pesquisa de petróleo foi resultado dos estudos do Dr. Euzébio Paulo de Oliveira quando reexaminou o parecer de White, de 1908. De fato as dificuldades de abastecimento criadas ao Brasil com a guerra de 1914 a 1918, fizeram com que o Governo fosse despertado para buscar internamente aquilo que normalmente era objeto de importação. Daí, a criação de comissões como a mencionada.

A primeira sondagem em busca de petróleo na bacia amazônica foi praticada com uma sonda Ingersoll no Rio Paraóari, junto da maloca da Campina. Era um aparelho com a capacidade de 600 m de penetração. Nesse poço, foram cortados 250 m de camadas do período Carbonífero, incluindo evaporitos, exatamente como em Nova Olinda, embora com possança muito menor. Basta lembrar que em Nova Olinda foram varados 1.500 m de rochas carboníferas e em Campina, apenas 20 % dessa possança.

As perfurações prosseguiram na Amazônia, no ritmo dos dispêndios oficiais, com aparelhagem inadequada, verbas pequenas, e em compasso diferente do exigido pelo prosseguimento regular dos trabalhos. Situar-se essas tentativas de encontro de óleo e de carvão, principalmente, no vale do Rio Tapajós, no lugar Bom Jardim, onde se abriram quatro poços; em Itaituba, um poço; e, em Barreiras, dois poços.

A idéia de escolher o sítio de Bom Jardim originou-se da necessidade de procurar-se um ponto da bacia amazônica onde fosse possível ter-se conhecimento completo da secção sedimentária até o embasamento cristalino regional. Dessa maneira, ainda que feitas por sondas com ca-

pacidade reduzida, esses poços cortaram toda a coluna geológica local sob dimensões reduzidas, mas incluindo camadas do Terciário, do Carbonífero e Devoniano, exatamente como foram atravessadas, sob espessura maior, no poço NO-1-AZ, e, mesmo, rochas de período mais antigo, não atingidas pela sonda de Nova Olinda, como o substrato Siluriano da Amazônia.

O fato mais importante ocorrido nessa fase da pesquisa, sob o ponto de vista do petróleo, foi o que se deu no primeiro poço aberto em Bom Jardim, onde, à profundidade de pouco mais de 300 m, surgiu água salgada em carga, desprendendo gás natural em quantidade apreciável. Esse horizonte geológico de ocorrência é correlacionável com o arenito petrolífero de Nova Olinda.

Por essa época, convenceu-se o Diretor Interino do Serviço Geológico, Dr. Euzebio de Oliveira, que não seria possível prosseguir buscando petróleo na Amazônia, com o equipamento então disponível. Em 1927, foram adquiridas três sondas a cabo, resolvendo-se experimentar a estrutura, que se supunha óleo-acumuladora, da cidade de Monte-Alegre, no Pará. O poço mais fundo praticado por essa bateria de sondas de percussão, com a capacidade de 1.200 m, alcançou 723 m, esbarrando em camadas devonianas e ficando aparentemente demonstrado ser seca a estrutura aí testada pela perfuratriz.

Logo que criado o Departamento Nacional de Produção Mineral, órgão que substituiu o Serviço Geológico e Mineralógico de Derby com as suas funções ampliadas, para levar em consideração as novas necessidades de um Brasil maior, foram revistos os estudos de petróleo na Amazônia. Em obediência ao que se pensava na época, procedeu-se a uma marcha para Oeste nas pesquisas e, em 1937, já se perfurava no Território do Acre, onde uma sonda chegou a atingir, sem resultados, a profundidade de 375 m.

Em 1938, foi criado o Conselho Nacional de Petróleo, que, em 1939, depois da descoberta do petróleo no poço 163 do Lobato, no dia 29 de

janeiro, encampou em definitivo as pesquisas de petróleo até então conduzidas pelo Serviço Geológico ou o Departamento Nacional da Produção Mineral.

Nada fez o Conselho Nacional de Petróleo pela Amazônia até a administração do Gen. João Carlos Barreto que, em 1943, decidiu retornar à linha de pesquisas iniciadas desde 1917 por Gonzaga de Campos e que vinha prosseguindo, embora interrompida, ao sabor das dificuldades e das deficiências da administração ao promovê-las. Um resumo das possibilidades petrolíferas da Amazônia, à luz dos dados conhecidos, nesse longo intervalo de pesquisas, foi então realizado, pelos consultores geológicos do Conselho, a mencionada firma *De Golyer & Mc Naughton*, contratados desde 1944.

Planejaram esses consultores as diretrizes gerais de uma campanha geofísica de ampla envergadura, iniciada em 1945 pela citada firma *Geophysical Service Incorporated*, sendo diretor dos serviços o engenheiro Décio Oddone, pela parte tísica brasileira.

O poço de Nova Olinda é, pois, fruto não só desse valiosíssimo *background*, de oitenta anos de pesquisas geológicas, mas ainda resultado direto da campanha geofísica e das perfurações que se iniciaram sobre as estruturas indicadas pelos geólogos e geofísicos contratados pelo Conselho Nacional do Petróleo. Orientaram-se esses profissionais, primeiramente, para a Ilha de Marajó, onde fizeram a primeira perfuração em Cametá, na margem esquerda do Rio Tocantins. Aí, praticaram o poço mais profundo feito em território brasileiro, com uma sonda *Oil Well* com a capacidade de 4.500 m. O poço seguinte foi feito em Cururu, ainda no Estado do Pará, até chegar-se à decisão de mover as sondas para Oeste, em busca da estrutura de Nova Olinda, revelada desde 1951.

Reproduzimos adiante, com modificações, o quadro das províncias sedimentárias brasileiras por investigar, recentemente preparado pelo Dr. Décio Oddone, hoje a serviço de Petróleo Brasileiro S.A.

REGIÕES

Superfície

I-A *Petróleo comprovado e aproveitado*

Em km2

Recôncavo Baiano	10.000
------------------------	--------

I-B *Petróleo comprovado e não aproveitado*

Amazônia Ocidental e Central	1.000.000
------------------------------------	-----------

1. Total parcial	1.010.000
------------------------	-----------

II *Petróleo provável*

Golfo do Maranhão	20.000
-------------------------	--------

Orla Atlântica	50.000
----------------------	--------

2. Total parcial	70.000
------------------------	--------

III *Petróleo possível*

Estuário Amazônico	150.000
--------------------------	---------

Meio Norte (Maranhão-Piauí)	580.000
-----------------------------------	---------

Restante da Fossa Baiana	30.000
--------------------------------	--------

3. Total parcial	760.000
------------------------	---------

IV *Possibilidades petrolíferas desconhecidas*

Restante Orla Atlântica	20.000
-------------------------------	--------

Sul do Brasil	600.000
---------------------	---------

Alto Araguaia	300.000
---------------------	---------

Sul Mato Grosso	240.000
-----------------------	---------

4. Total parcial	1.160.000
------------------------	-----------

O grande total, 3.000.000 de km2, engloba a área sedimentária do Brasil dependente de investigação e de aproveitamento. Essa é a imensa tarefa que o Estado quer fazer sozinho, à custa do Tesouro e do Ba-

lanço de Comércio, nesse seu afã de energúmeno, que é o de trocar unidades de receita por unidades de orgulho, para relembrar diagnóstico pitoresco do economista Roberto Campos.

EXPORTAÇÃO DE MINERAIS ATÔMICOS

NOTA DO GABINETE MILITAR DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

"1) Acêrca de recentes acusações que surgiram na imprensa e mesmo no Congresso com referência a possíveis irregularidades no comércio de minerais atômicos, foram tomadas pelo Exmo. Sr. Presidente da República as providências que julgou cabíveis, dentro do inalterável propósito de manter o país um clima de mais intransigente moralidade, no campo das atividades públicas ou privadas.

2) Tais providências estão substanciadas nos documentos que acompanham a presente nota informativa, tendo o Exmo. Sr. Presidente da República determinado que se divulgassem até mesmo as informações prestadas pelo Diretor do Serviço de Fiscalização do Conselho Nacional de Pesquisas, com o fim de melhor esclarecer a opinião pública — (a) General Nelson de Melo, Chefe do Gabinete Militar."

OFÍCIO DO CHEFE DO GABINETE MILITAR DA PRESIDÊNCIA AO PRESIDENTE DO CONSELHO NACIONAL DE PESQUISAS

O Chefe do Gabinete Militar da Presidência, General Nelson de Melo, enviou ao Presidente do Conselho Nacional de Pesquisas, o seguinte ofício:

"O Sr. Presidente da República, no seu permanente empenho de exercer, com lisura e isenção democrática, o seu mandato, incumbiu-me de determinar que V.S. tome as necessárias providências a fim de averiguar e esclarecer as frequentes acusações de alguns jornais e deputados federais contra Indústrias Químicas Reunidas S.A. (Orquima).

Competindo a êsse Conselho, por força da Lei n. 1.310, fiscalizar tô-

das as atividades dessas Indústrias, bem como facultar, por acórdão, qualquer movimento de mercadorias em suas minas e fábricas, está S. Excia. vivamente interessado em que V.S. apure a veracidade das seguintes acusações — 1) a Orquima exporta, em contrabando, materiais atômicos? 2) vende tório a preços muito abaixo do seu valor real, preço que, na opinião dos acusadores, é de quatro mil dólares por quilo, calculado por baixo? 3) emprega todos os esforços para defender e impor a exportação dos materiais atômicos?

Tratando-se de fatos que, no caso de verdadeiros, seriam altamente lesivos ao desenvolvimento e independência econômica do país, e estando o Sr. Presidente da República firmemente decidido a prestar ao povo todos os esclarecimentos de seus atos, recomendo a V.S. determinar de pronto as referidas providências.

Apresento a V.S. os meus protestos de estima e consideração — (a) General Nelson de Melo, Chefe do Gabinete Militar."

RESPOSTA DO PRESIDENTE DO CONSELHO NACIONAL DE PESQUISAS AO CHEFE DO GABINETE MILITAR

"Sr. Chefe do Gabinete — Cumprindo determinações de S. Excia., o Sr. Presidente da República, constante de carta de 3 do corrente, dirigida por V. Excia. a êste Conselho, tenho a honra de transmitir-lhe as respostas aos quesitos ali formulados relacionados com a energia atômica no país.

Essas respostas me foram encaminhadas pelo Serviço de Fiscalização da Comissão de Energia Atômica dêste órgão, diretamente responsável pelo assunto e subscritas

pelo respectivo Diretor, Tenente-Coronel Evaldo Batista dos Santos.

O Conselheiro General Bernardino de Matos, membro deste Conselho e antigo Presidente da Comissão de Energia Atômica, encaminhou-me as respostas que vão em anexo e que confirmam as afirmativas dadas pelo Serviço de Fiscalização deste órgão.

Item 1 — a Orquima exporta, em contrabando, materiais atômicos?

As informações prestadas provam que:

"todos os materiais atômicos exportados são, rigorosamente, controlados pelo aludido Serviço de Fiscalização, não havendo, pois, contrabando.

As exportações desses materiais são feitas com prévia autorização do Governo e por intermédio de entidades oficiais (Banco do Brasil, Itamarati e Comissão de Exportação de Materiais Estrangeiros) que negociaram diretamente as vendas em face de acordos internacionais.

Essa fiscalização é exercida nos distritos mineiros e junto ao estabelecimento fabril da Orquima, em São Paulo."

Item 2 — "vende tório a preços muito abaixo do seu valor, preço que, na opinião dos acusadores, é de quatro mil dólares por quilo, calculado por baixo?"

Declara o Serviço de Fiscalização do Conselho Nacional de Pesquisas que:

"todas as negociações foram conduzidas pela firma interessada e os representantes da Comissão de Energia Atômica dos Estados Unidos da América e dos comoradores americanos, com a assistência do Banco do Brasil, do Itamarati e da Comissão de Exportação de Materiais Estratégicos."

Entretanto, o Conselheiro Bernardino de Matos, em sua informação, esclarece: "que o preço de venda do tório metálico fixou-o a Comissão de Energia Atômica dos Estados Unidos da América em 43 dólares o quilo (Publicação da AFC n. 755, de 11 de janeiro de 1956). Refere-se tal preço ao metal atômicamente puro, destinado a reatores nucleares e a outros em-

preendimentos, visando as aplicações pacíficas da energia nuclear. No sentido de incentivar a industrialização, aquela entidade americana paga 13 dólares pelo quilograma de tório contido nos resíduos toríferos que sobram da extração das terras raras, da monazita. A diferença de 30 dólares entre os dois preços supramencionados é, possivelmente, menor que o custo da extração e do refino do tório, caso fossem estas operações realizadas no Brasil."

Item 3 — "emprega todos os esforços para defender a importação e exportação dos materiais atômicos?"

O Serviço de Fiscalização informa que:

"as vendas de urânio e tório e seus compostos, bem como os planos de exportação desses materiais atômicos e os respectivos vistos nas faturas de exportação, constituem atribuição da Comissão de Exportação de Materiais Estratégicos, criada por Decreto n. 30.383, de 21-II-952, modificado pelos Decretos ns. 25.616, de 4-VI-954 e 31.232, de 10-XI-955.

A Orquima nunca pretendeu exercer qualquer influência junto à Fiscalização do Conselho Nacional de Pesquisas para facilitar a exportação de materiais atômicos, mesmo porque seria inútil, visto o assunto escabar completamente à sua alçada."

Sobre esse mesmo assunto assim se pronunciou o General Bernardino de Matos, antigo Presidente da Comissão de Energia Atômica:

"Os poucos entendimentos havidos entre a mencionada firma e a Comissão de Energia Atômica, sempre o foram por escrito, versando, exclusivamente, à comora pelo Conselho Nacional de Pesquisas, das quantidades de óxido de urânio pela Orquima, produzidos em sua fábrica de São Paulo."

São estas, em resumo, as informações prestadas pelos órgãos competentes deste Conselho.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha elevada estima e distinta consideração — (a) Heitor Grillo, Presidente em exercício."

A CARTA DOS MUNICÍPIOS

Os representantes dos Municípios Brasileiros, reunidos na cidade de São Lourenço, de 15 a 22 de maio de 1954, considerando, com especial interesse, as recomendações e conclusões consubstanciadas nas Cartas Municipalistas originárias dos Congressos Nacionais de Municípios, realizados em abril de 1950, em Petrópolis, e em outubro de 1952, em São Vicente;

Considerando a necessidade de ampliar e fortalecer a capacidade política, econômica, financeira e administrativa dos Municípios brasileiros;

Considerando a necessidade de sistematizar os pontos fundamentais de uma política municipalista de âmbito nacional mediante soluções adequadas e racionais; *

Considerando, principalmente, a necessidade de estimular o desenvolvimento econômico e social dos Municípios e de equacionar os problemas essenciais de organização, administração e governo dos Municípios;

Promulgam a Carta dos Municípios que dispõe sobre princípios, direitos, reivindicações e recomendações, nos termos aprovados pelo III Congresso Nacional dos Municípios.

PRINCÍPIOS

I — O Município é um grupo natural da Sociedade, constituído por um conjunto de famílias e organizado como unidade política primária.

II — Os Municípios brasileiros são jurídica e politicamente iguais, formando os Estados e a Nação, integrados na sua função de defender as tradições e os ideais que vêm presidindo a formação histórica do país e a evolução política da nacionalidade.

III — Qualquer tentativa de mudança violenta da ordem jurídica instituída atenta fundamentalmente contra a autonomia municipal. Assim considerando, os Governos municipais, pelos seus poderes constituídos, e como representantes do povo brasileiro, obrigam-se a consolidar, pelo respeito à Constituição e às Leis, o regime representativo democrático da Federação e da República, mantido pelos Estados Unidos do Brasil.

IV — A participação da administração municipal nas atividades econômicas, sociais e culturais da comunidade deve visar, principalmente, à elevação da capacidade econômica do Município, através de elementos capazes de fixar a população em seu próprio ambiente.

V — A cooperação interadministrativa deve ser estimulada, como fórmula mais adequada à solução dos problemas de interesse comum dos diferentes níveis de governo, que constituem as organizações políticas de natureza federativa.

VI — A União, os Estados e os Municípios deverão unir seus esforços e recursos, mediante acordos, convênios ou contratos multilaterais, para a solução de problemas de interesse comum, principalmente os relacionados com a educação, saúde, agricultura e transporte, salientando-se, como exemplo, os excelentes resultados obtidos com os Convênios Nacionais de Estatística Municipal.

VII — É aconselhável o recurso à cooperação interadministrativa, através da constituição de consórcios municipais, para a solução dos problemas relacionados com a execução dos serviços públicos, cuja instalação e funcionamento exijam, via de regra, verbas superiores à capacidade financeira de cada Município.

VIII — Os tributos municipais arrecadados nos Distritos devem ser nos mesmos aplicados, tanto quanto possível, depois de deduzidas as parcelas destinadas a atender às despesas de administração geral.

IX — As entidades idôneas que efetuem assistência técnica ou inscrevam nos respectivos programas o planejamento das atividades municipais devem ser prestigiadas de todas as formas.

DIREITOS

São direitos fundamentais dos Municípios:

I — A autonomia política, administrativa e financeira.

II — A eleição direta dos Prefeitos e Vereadores.

III — A administração própria, no que concerne ao seu peculiar interesse.

IV — A elaboração e a execução de seu orçamento.

V — A organização dos serviços públicos locais.

VI — A arrecadação dos tributos que lhes são atribuídos pelas Constituições Federal e Estadual e dos impostos que lhes forem transferidos na forma do art. 29 da Constituição Federal.

VII — A cobrança dos impostos predial, territorial urbano, de licença, indústria e profissões, sobre diversões públicas e sobre atos emanados de sua economia ou assuntos de sua competência.

VIII — A cobrança de taxas e contribuição de melhoria, quando se verificar valorização do imóvel, em consequência de obras públicas.

IX — O recebimento de renda oriunda de seus bens patrimoniais, de serviços, bem assim de quaisquer outras receitas que possam provir do exercício de suas atribuições e da utilização de seus serviços.

X — A utilização plena do crédito público, ressalvados os empréstimos externos, que necessitam de prévia autorização do Senado.

XI — O recebimento da cota de dez por cento da arrecadação do imposto sobre a renda e proventos de qualquer natureza, feita a dis-

tribuição em partes iguais, excluídos os Municípios das Capitais.

XII — A participação na cota de sessenta por cento da renda do imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos, destinada aos Estados, Distrito Federal e Municípios.

XIII — A participação na cota de sessenta por cento da renda do imposto único sobre minerais e do imposto único sobre energia elétrica, destinada aos Estados, Distrito Federal e Municípios.

XIV — O recebimento de trinta por cento do excesso da arrecadação dos impostos estaduais, salvo o de exportação, quando superar, em Município que não seja o da Capital, o total das rendas locais de qualquer natureza.

XV — A participação de quarenta por cento no produto dos novos impostos criados pelos Estados ou pela União, sendo efetuada a entrega daquela percentagem aos Municípios onde se tiver realizado a cobrança, na medida em que os Estados procederem à arrecadação.

XVI — O uso de símbolos próprios (bandeira, hino e armas).

REIVINDICAÇÕES

São reivindicações dos Municípios:

I — O integral cumprimento dos direitos que lhes são assegurados pela Constituição Federal, pugnando ainda pela sua completa regulamentação.

II — A supressão dos §§ 1º e 2º do art. 28, da Constituição Federal, por atentatórios à autonomia municipal.

III — O direito de elaborar e promulgar a sua própria lei orgânica.

IV — A extensão, aos Vereadores, das prerrogativas da imunidade.

V — A responsabilidade de novos encargos, que lhes venham a ser transferidos juntamente com as rendas que ora mantêm os respectivos serviços e constam dos orçamentos da União e dos Estados.

VI — A instituição do Código Tributário Nacional, como medida indispensável à consolidação, pelas três esferas governamentais, das reivindicações municipalistas, atra-

vés de nítida delimitação dos campos de competência e de obediência às diretrizes básicas de uma política tributária definida em plano nacional.

VII — A reforma do art. 19, item III, da Constituição Federal, a fim de permitir-se ao Município a cobrança do imposto de transmissão de propriedade imobiliária inter-vivos.

VIII — A reforma do art. 20, da Constituição Federal, visando a substituição da palavra "impostos" por "tributos" e a restrição do conceito de "rendas locais de qualquer natureza" à receita tributária.

IX — A percepção de quarenta por cento, no mínimo, do total das rendas públicas arrecadadas no país, dentro do prazo razoável e progressivamente, quer mediante outorga, quer pela maior participação nas rendas federais e estaduais.

X — A atribuição de, pelo menos, cinquenta por cento da arrecadação do imposto sobre minerais ou energia elétrica aos Municípios nos quais se realizar a extração ou for consumida a energia elétrica, devendo a arrecadação do tributo ou da cota municipal ser levada a efeito diretamente pelas Prefeituras interessadas.

XI — O recebimento de, pelo menos, metade da cota de sessenta por cento do Fundo Rodoviário Nacional que cabe aos Estados, Territórios e Municípios, incluindo-se a importância correspondente como receita nos seus orçamentos.

XII — A entrega das cotas percentuais do Fundo Rodoviário Nacional aos Municípios, diretamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, por intermédio das coletorias federais ou Agências do Banco do Brasil.

XIII — O pagamento da cota do imposto sobre a renda nos Municípios integralmente, de uma só vez, durante o terceiro trimestre de cada ano.

XIV — A elevação da cota do imposto de renda de dez para vinte por cento, e a extensão de sua distribuição aos Municípios das Capitais.

XV — A imediata transferência aos Municípios, por parte dos Esta-

dos, do imposto territorial rural, tal qual faculta o art. 29 da Constituição Federal e sem prejuízo de ulterior reforma que consigne a medida em caráter definitivo.

XVI — A transferência aos Municípios de dez por cento do imposto federal de consumo.

XVII — A competência exclusiva ao Município para cobrança da taxa ou imposto de turismo, nas localidades de reconhecida significação histórica, classificação como estâncias hidroterápicas ou climáticas, ou dispondo de outros motivos de atração.

XVIII — A destinação de recursos especiais por parte da União e dos Estados para estudo e valorização de centros de atração turística, de cura e repouso.

XIX — A entrega das verbas consignadas no orçamento da União para emprêgo nos Municípios, no que diz respeito às atribuições dos governos municipais, ser feita diretamente a estes, mediante acordos, quando for o caso, entre os Poderes interessados.

XX — A atribuição exclusiva às Câmaras de Vereadores da fiscalização financeira dos Municípios, cabendo recurso aos Tribunais de Contas dos Estados e destes para o Poder Judiciário.

XXI — A entrega, para aplicação em serviços de assistência médico-social aos trabalhadores, de parte do imposto sindical arrecadado no local.

XXII — A inclusão, entre as finalidades das Caixas Econômicas, do auxílio aos Municípios, estabelecendo-se, para aplicação em cada um deles, o mínimo de quarenta por cento dos depósitos ali feitos, e fixando-se juros máximos de seis por cento para os empréstimos às Prefeituras.

XXIII — A extensão, dentro de curto prazo, dos benefícios de assistência e previdência sociais às populações do interior.

XXIV — A descentralização administrativa dos serviços de assistência e previdência, de molde a facilitar o contato entre a instituição e o segurado, garantindo maior rapidez na concessão dos benefícios.

XXV — A distribuição aos Municípios de uma cota de dez por cento da renda bruta dos órgãos federais de previdência social, em benefício da assistência social local.

XXVI — A aplicação, no Município em que se originou ou em grupo de Municípios vizinhos, de, pelo menos, cinquenta por cento da arrecadação de cada entidade de assistência e previdência sociais.

XXVII — A inversão das reservas dos órgãos de previdência nos pequenos centros municipais, como contribuição à solução do problema da moradia.

XXVIII — A concessão de maior amparo financeiro ao pequeno agricultor pelos estabelecimentos de crédito de que participem os poderes públicos e pelas entidades autárquicas.

XXIX — A cooperação dos Municípios, na fiscalização de leis federais e estaduais de interesse local, como, por exemplo, os Códigos Florestal e de Caça e Pesca.

XXX — A ratificação dos consórcios municipais ser da competência das Câmaras de Vereadores dos Municípios congregados, somente cabendo fazê-lo às Assembleias Legislativas quando os Estados dêtes participarem, isto no que diz respeito aos compromissos, encargos e benefícios da administração estadual.

XXXI — A criação de cursos intensivos e práticos de Direito, Ciência e Administração Municipais, nas Faculdades de Direito, de Administração, de Economia e de Engenharia, assim como no Departamento Administrativo do Serviço Público.

XXXII — A criação de tiros de guerra nos Municípios do interior.

XXXIII — A adoção, no plano nacional de imigração e colonização, do critério de igualdade de tratamento para o imigrante nacional.

XXXIV — A distribuição de terras devolutas estaduais de acordo com um plano de cujo estudo participem os Municípios interessados.

XXXV — A adoção, na divisão administrativa e judiciária dos Estados, de critérios uniformes condizentes com a realidade nacional e

regional, obedecendo a revisão à periodicidade quinquenal.

XXXVI — A conveniência, para efeito de criação de novos Municípios, de anuência prévia das Câmaras Municipais interessadas e consulta plebiscitária à população das áreas emancipadas.

XXXVII — A instituição de órgãos legislativos nos Municípios pertencentes aos Territórios Federais.

XXXVIII — O início imediato das obras da transferência da Capital da República para o Planalto Central Goiano.

RECOMENDAÇÕES

I — A elaboração e estabelecimento de um Plano Nacional de Obras e Serviços Municipais, com fundo financeiro próprio e administração especial, aprovado em prévio acordo interpartidário específico, para ser executado mediante convênio, devendo os governos municipais, estaduais e federal se entenderem para esse fim.

II — A elaboração e estabelecimento de um Programa de Emergência, na ordem de três bilhões de cruzeiros, enquanto não for incorporada ao orçamento da União a Operação-Municípios (Plano Nacional de Obras e Serviços Municipais), como antecipação de investimento total dessa operação, solicitando-se ao Governo Federal a abertura de crédito especial.

III — O apoio ao projeto de lei, em andamento no Congresso Nacional, o qual prevê aprovação do plano da conversão da dívida interna do país.

IV — O apoio ao projeto de lei, em tramitação no Congresso Nacional, que visa a criar o Fundo de Emergência Municipal.

V — A decretação de novos impostos progressivos sobre terras rurais não cultivadas, com exceção das áreas cobertas por matas.

VI — A criação de um órgão técnico, em cada Município, subordinado às Câmaras Municipais, com o fim de auxiliá-las a fiscalizar a execução orçamentária.

VII — A conceituação de "benefícios de ordem rural", para efeito de regulamentação do dispositivo

constitucional e aplicação das cotas entregues aos Municípios, como obras, serviços e iniciativas que visem a melhorar as condições de vida e de trabalho daqueles que se dedicam às atividades agrícolas, em qualquer dos seus ramos, e que sejam realizados no próprio meio em que estas atividades são exercidas.

VIII — A criação, sob a forma cooperativa, de bancos regionais, destinados a servir de base a um futuro instituto de crédito municipal.

IX — A cooperação entre os Municípios para organizações de fins econômicos, quando a execução dos acordos intermunicipais o tornar necessário, podendo participar do empreendimento pessoas físicas ou jurídicas.

X — A revisão das isenções tributárias concedidas em favor de sociedade de economia mista, no sentido de evitar-se o enfraquecimento indevido das receitas municipais.

XI — O apoio à reforma agrária, que deverá realizar-se através da cooperação e do esforço conjugados dos três níveis de governo.

XII — O apoio ao projeto de lei, em curso no Senado Federal, instituindo o Serviço Social Rural.

XIII — A criação de Departamentos de Defesa Vegetal e Animal, bem como a instalação de colônias típicas, granjas ou fazendas-modelo municipais.

XIV — A realização de Congressos Regionais de Agricultores.

XV — O incentivo à criação de Bancos dos Municípios, com o fim de reterem no interior as fortunas ali formadas.

XVI — A instalação de cooperativas de consumo, produção e crédito, promovendo, por todos os meios disponíveis, o seu funcionamento.

XVII — A constituição de sociedades de economia mista para obtenção do capital necessário para a exploração de serviços públicos.

XVIII — A organização de serviços de orientação e de fiscalização de contratos de trabalho.

XIX — A organização de serviços de orientação e colocação de imigrantes nacionais.

XX — A instalação, em cada Município tritícola de, pelo menos, um moinho de trigo, com o fim de incentivar a cultura doméstica, industrialização e consumo "in loco", desse cereal.

XXI — A adoção, pelos Municípios, com o objetivo de fixar as populações em seu próprio meio, principalmente, das seguintes providências:

a) conjugação de esforços no sentido de serem conseguidas facilidades para o desenvolvimento de indústrias, divulgando-se as condições próprias do Município, de maneira a atrair capitais, e incentivando-se as explorações agropecuárias já existentes ou que venham a organizar-se;

b) estabelecimento de postos agropecuários ou de outros serviços de fomento e assistência à população rural e a cooperação na manutenção dos já existentes, criados pelo Ministério da Agricultura ou governos estaduais;

c) a criação de escolas regionais, ou patronatos para menores de acordo com as atividades econômicas da região;

d) exploração rural como meio de desenvolvimento econômico, facilitando-se a aquisição, pelo preço do custo, não só de materiais, sementes selecionadas e máquinas agrícolas, como também da pequena propriedade;

e) colaboração com os órgãos federais, estaduais ou particulares na instituição de Escolas ou de Colônias Agrícolas;

f) incentivo aos festejos populares promovidos por grupos organizados ou que venham a organizar-se, para a realização em público e gratuitamente dos folguedos tradicionais e do folclore regional;

g) instalação, com a cooperação de particulares, de pequenos museus de mineralogia, com o objetivo de incrementar o conhecimento das riquezas do país e o intercâmbio de exemplares com o Departamento Nacional de Produção Mineral;

h) organização e manutenção, mediante destaque de recursos da cota destinada ao ensino e à educa-

ção pública, de unidades recreativas, notadamente de parques infantis, onde a infância, especialmente a das classes menos favorecidas, receba conveniente educação moral e cívica;

i) promoção, sobretudo pelos Municípios mais atingidos pelas consequências do êxodo rural, de medidas indispensáveis à colonização de terras devolutas, com sua exclusiva responsabilidade ou com o auxílio dos órgãos especializados da União;

j) importação direta da maquinaria necessária à execução dos serviços agrícolas, com a imunidade tributária constitucional;

k) criação de cursos nos quais, ao lado da instrução fundamental comum, sejam ministradas noções de higiene;

l) admissão nas escolas municipais, preferentemente, de professores que possam não só difundir conhecimentos de higiene, como ainda promover divertimentos educativos nos núcleos onde trabalharem;

m) formação, pelos Municípios de cada região, de estabelecimentos de crédito especial para atender às respectivas necessidades financeiras e constituição de base para a implantação e o desenvolvimento do crédito pessoal;

n) extinção dos sistemas de aforamento e enfiteuse.

XXII — A recuperação social do colono, através de redes de hospitais regionais e postos agropecuários.

XXIII — A intensificação do combate às doenças infecciosas e parasitárias, principalmente com a criação de postos de higiene e a realização de obras de saneamento.

XXIV — A instalação de postos sanitários nos pontos de partida, chegada e trânsito das correntes migratórias internas, a fim de prestar assistência aos emigrantes e imigrantes.

XXV — A manutenção, junto aos grupos escolares, de um serviço de assistência médico-dentária.

XXVI — A concessão de bolsas de estudo para a formação de enfermeiros especializados, para organizarem e dirigirem, onde não exista assistência médica, enferma-

rias modelo, com salas destinadas a serviços de pronto socorro.

XXVII — A manutenção de leitões-dias em sanatórios para internamento de tuberculosos pobres.

XXVIII — A instituição de um Fundo de Educação Rural, mediante convênio com o Estado e a União.

XXIX — A criação de escolas rurais, com ensino especializado (agrotécnico), nos moldes das escolas já mantidas pelo Ministério da Agricultura.

XXX — A criação de escolas de capatazes rurais e de patronatos agrícolas para a formação de administradores de fazendas agrícolas e pecuárias, bem como escolas rurais femininas para a aprendizagem de letras, trabalhos manuais, pequenas indústrias caseiras e arte culinária.

XXXI — A estruturação de escolas primárias rurais sob o regime de escolas de trabalho.

XXXII — A criação de cursos de nível médio em cidades de mais de dois mil habitantes, e a concessão de bolsas de estudos a jovens capazes, residentes em cidades de menor número de habitantes.

XXXIII — A adoção de medidas destinadas a evitar as frequentes mudanças de livros didáticos, de modo a fixar-se o prazo mínimo de três anos para o seu uso, mantendo-se, em cada escola, os mesmos livros para cada grau de ensino.

XXXIV — A criação do Instituto de Ensino Emendativo para Surdos-Mudos e Cegos, e de recuperação de inválidos em geral nas regiões do país onde houver maior número de pessoas portadoras de tais defeitos físicos.

XXXV — A organização, com o auxílio da União e do Município, de serviços volantes de cinema educativo e recreativo para a zona rural, bem como a criação de postos volantes de saúde.

XXXVI — O provimento, nas escolas primárias, sempre que possível, de professores selecionados através de concursos de provas e títulos.

XXXVII — A fixação de remuneração condigna para o professorado municipal, tendo como base o salário mínimo da região.

XXXVIII — A instituição de um tipo de escola flexível (escolas móveis), destinadas à alfabetização dos habitantes das zonas rurais.

XXXIX — A organização, em cada Estado, de um núcleo de formação de técnicos de administração, que se encarregue, também, de realizar estudos sobre medidas peculiares à Administração Municipal.

XL — Criação de escolas típicas rurais, com sentido profissional para adolescentes alfabetizados, destinadas a preparar o homem do campo para os encargos da mecanização da lavoura e da agricultura racional, aconselhando-se a celebração de convênios com os Estados para disseminação dessas escolas e o planejamento de seus programas.

XLI — O incentivo às atividades artísticas locais, inclusive com instalação de salões de arte.

XLII — A criação de Conselhos Municipais de Assistência Social, bem assim a convocação da Associação Brasileira de Municípios, associações congêneres estaduais e do Instituto Brasileiro de Administração Municipal, para colaborar na execução dos planos de assistência social aos Municípios.

XLIII — A elaboração de um plano de interligações rodoviárias municipais, com execução a cargo dos Municípios, aplicando-se a renda decorrente do pleiteado aumento na participação do Fundo Rodoviário Nacional.

XLIV — A elaboração de planos diretores tendo em vista a conveniência de atender-se às necessidades comuns dos Municípios vizinhos, bem assim o estabelecimento de providências que assegurem:

a) a regulamentação dos loteamentos urbanos, de modo a garantir-lhes condições mínimas quanto a facilidade de acesso, existência de melhoramentos públicos e reservas de áreas destinadas a parques e escolas;

b) o reflorestamento, como fator essencial à proteção do solo e dos mananciais;

c) a instituição de regime fiscal que facilite o desenvolvimento das iniciativas econômicas;

d) a participação obrigatória da administração nos empreendimentos de defesa da saúde pública, no combate às pragas e moéstias dos vegetais e animais, na construção de campos desportivos e parques infantis e em assuntos urbanísticos em geral, com a cooperação dos departamentos especializados do Estado;

e) a difusão cultural, em cooperação com os particulares, por meio, principalmente, de conselhos escolares, bibliotecas, teatros, rádio, imprensa, mediante facilidade à indústria e ao comércio de livros;

f) a fixação de normas gerais, disciplinadoras dos serviços públicos em geral.

XLV — A criação, em cada Estado, respeitado o princípio de autonomia municipal, de um Departamento de Assistência Técnica aos Municípios, funcionando em coordenação com as Associações Estaduais de Municípios.

XLVI — A criação de serviços municipais de assistência rural.

XLVII — A criação de Conselhos Municipais de Urbanismo.

XLVIII — O incentivo ao emprego das Relações Públicas pelas administrações municipais.

XLIX — A realização periódica de congressos, conferências ou reuniões regionais de Municípios, para o estudo e debate de problemas de interesse comum.

L — A criação, com a cooperação dos Estados, de aeroportos em maior número possível de comunas brasileiras.

A Associação Brasileira dos Municípios fica delegada expressamente a competência necessária para promover, junto aos Poderes Públicos e instituições particulares, a efetivação das providências indispensáveis à concretização da presente Carta.

* * *

Os Prefeitos e Vereadores, mais uma vez reunidos em Congresso, se comprometem a pleitear a inscrição das conclusões a que chegaram, nos programas de seus partidos políticos, e a reivindicar, por intermédio dos representantes locais, a sua efetivação.

AOS COLABORADORES !

Como COOPERAÇÃO muito preciosa no sentido de facilitar as tarefas de impressão da Revista e, conseqüentemente, evitar o atraso de suas edições, solicitamos, encarecidamente, aos nossos colaboradores que :

1. Datilografem, na íntegra, seus trabalhos, utilizando UMA SÓ FACE DAS FOLHAS DE PAPEL e deixando espaço duplo entre as linhas.

2. Destaquem, com letras maiúsculas, o título do artigo. O nome do autor (ou seu pseudônimo) deve vir entre o título e o texto.

3. Coloquem, preferentemente, em fôlhas separadas do texto, as figuras, as fotografias, os desenhos, etc., com as respectivas legendas. (No texto, no local desejado, basta uma simples referência ao número da figura, fotografia ou desenho, correspondente).

4. Sempre que possível, desenhem as figuras a nanquim e em papel vegetal.

5. Tratando-se de tradução, quando a fonte original autorizar a reprodução, cite essa fonte sem esquecer o nome do autor do trabalho ; no caso contrário, obtenham autorização prévia.

6. REVEJAM SEMPRE OS ORIGINAIS observando, rigorosamente, a ortografia oficial (a do "PEQUENO VOCABULÁRIO ORTOGRAFICO DA LINGUA PORTUGUESA", da Academia Brasileira de Letras, dezembro de 1943, Imprensa Nacional).

7. Assinem a última fôlha e INDIQUEM O ENDE-
RÊÇO ATUAL para que se possa acusar o recebimento e realizar entendimentos quando necessários.

DIVERSOS

XI MESA REDONDA DA FEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS DO BRASIL

DISCURSO DO EXMO. SR. PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK

Compareço a esta reunião plenária da Federação das Associações Comerciais a fim de, mais uma vez e de forma solene, significar o meu apreço, a minha admiração e a minha solidariedade aos homens que trabalham e produzem — aos homens de empresa, a todos enfim que ajudam o Brasil a sustentar sua posição e se esforçam para arrancar nosso país de um plano secundário que não é compatível com as dimensões e as riquezas deste território.

Não é segredo para ninguém, já o disse e repetidas maneiras as mais diversas, que um dos pontos de apoio mais vigorosos de um governo, que uma das forças dinamizadoras com que conte é a boa vontade, o espírito de colaboração, o impulso, o entusiasmo da iniciativa privada.

Sel bem, e negar seria impossível, que o Brasil está dividido em dois campos: de um lado se acham os que não querem fazer nada, os que consideram que o país tudo lhe deve, e por isso está na obrigação

de tudo providenciar para que a existência lhes transcorra, senão venturosa, pelo menos segura, sem transtornos ou surpresas. Os que pertencem a este campo se incomodam com tudo o que lhes venha perturbar o ocio, o descanso, e não raro se irritam, esbravejam e dão arras às impaciências mais furiosas, quando não se lhes dá concordância na concepção preguiçosa que formaram deste mundo e deste país, deve ser segundo os improdutivos, um pequeno país grande. Há porém, graças a Deus, o outro campo, dos que amam o trabalho, dos que compreendem nitidamente que não foi atoa, para não ser utilizado, que recebemos este patrimônio incomparável que é o Brasil.

Pertencço a este último campo e minha eleição foi a vitória dos que não se conformam com a miséria, com a interiorização internacional de nosso país no plano econômico; foi a vitória dos que procuram não fechar os olhos ou modorrar diante da tarefa imensa a cumprir. Sou um homem do povo, um filho do povo humilde do Brasil que trabalhou desde a infância. Nguem-me

qualquer virtudes, mas não me poderão jamais negar a do amor perseverante ao trabalho.

CONFIANÇA NO TRABALHO — Creio ardentemente no trabalho; creio na força redentora e salvadora do trabalho; creio que é trabalhando e bem trabalhando que pagaremos as nossas dívidas externas restabelecendo assim o nosso crédito; que é trabalhando que imporemos a paz a todos e converteremos, com o bom exemplo, os hereges, tão hostis, aos interesses improdutivos que formam legião e combatem, passivamente alguns, com furor encarniçado outros, o esforço pelo enriquecimento deste país. Estou ao lado dos que trabalham porque sou eu próprio um homem que só repousa o mínimo indispensável ao seu equilíbrio físico, e nem sempre assim acontece, porque reputo que a crise do Brasil de hoje tem a sua raiz mais profunda no "deficit" de trabalho.

Há, na verdade, numerosos brasileiros que trabalham excessivamente e sobre cujos ombros pesa toda a tarefa de ajudar a Nação na sua invencível, incoercível e poderosa necessidade de expandir-se e crescer. Porque vos considero forças positivas a serviço do desenvolvimento nacional, é que vim ao vosso encontro, é que estou visitando esta cidade, capital de um dos mais atuantes, afirmativos e poderosos Estados de nossa Federação.

Vim para dizer-vos, de viva voz, que não estou deixando de tomar nenhuma das providências indispensáveis à crise de conjuntura que debilita o Brasil.

Como o tempo de que disponho é curto, vou falar-vos dos que já fez e providenciou o meu governo para atender a um dos mais graves problemas do Brasil, que é o da alimentação de seu povo, o da alta constante do custo de vida.

Passai toda a minha campanha política num trimônio, energia, transporte e alimentação. É a respeito deste último termo que vou dizer-vos alguma coisa.

Posso comunicar-vos, em primeira mão, que, ao sair do Rio de Janeiro, aprovei a concessão, pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econô-

mico, de um empréstimo no valor de duzentos e vinte e quatro milhões de cruzeiros, bem como autorizei ao Tesouro Nacional garantir, através daquele banco, um financiamento de três milhões e quinhentos mil dólares, à Comissão Estadual de Silos e Armazéns, importância a ser aplicada, por esta autarquia, na instalação de uma rede de silos e armazéns no Rio Grande do Sul.

O TRIGO BRASILEIRO — Produz cerca de 70 % do trigo nacional, o que justifica a sociedade o esforço do Governo Federal no sentido de eliminar os pontos de estrangulamento capazes de prejudicar a vossa produção agrícola.

Sei que esses pontos de estrangulamento residem na dificuldade de transporte, problema que não é só vosso, mas de todo o Brasil, e também nas dificuldades de armazenagem e ensilagem. Quanto ao primeiro aspecto, já se fez sentir a colaboração do Governo Federal, financiando, por intermédio do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, o reaparelhamento da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Mas o aumento espetacular da produção agrícola gaúcha, resultante principalmente da campanha do trigo, está provocando novos sintomas de congestionamento, que é preciso debelar com energia, de maneira a sustentar o ritmo dessa expansão.

A rede de silos ora planejada tornou por base uma safra de trigo no Rio Grande estimada em 2.725 mil toneladas em 1955, prevendo-se, com a manutenção do ritmo de crescimento atual, uma produção de um milhão e 144 mil toneladas para o ano de 1958. A capacidade efetiva da rede representará 425 mil toneladas anuais, levando-se em conta que, da produção total de trigo, apenas 60 % são comercializáveis, e desses 60 %, somente igual percentagem se beneficiará do conjunto de armazéns e silos a serem instalados nas cidades do Rio Grande, Porto Alegre, Passo Fundo, Erechim, Bagé, Bento Gonçalves, Blau Nunes, Carazinho, Cruz Alta, Cachoeira e Júlio de Castilhos.

O financiamento que acabo de autorizar constitui uma peça fundamental no sistema nacional de ar-

mazenamento e ensilagem, representando efetivamente um dos primeiros passos do atual governo na execução do seu plano de alimentação.

Torno a insistir convosco, na certeza de ser bem compreendido, que não tenho preocupação de agradar a um Estado, isoladamente considerado, em benefício exclusivo de sua economia interna. Considero que o desenvolvimento nacional, pelo paroxialismo. Pretendo, como já disse, restabelecer em sua pureza original, a idéia federalista que informou e deu conteúdo e firmeza a nossa formação republicana.

APELO A GENTE GAÚCHA — Mais uma vez apelo para a vossa aguda sensibilidade, para a vossa dedicação ao Brasil, apanágio da gente gaúcha, para o vosso evoluído sentimento de honra, a fim de que coopereis com o governo nessa batalha patriótica de redenção do Brasil. Preciso de auxílio de todos os brasileiros de boa vontade, para extirpar esse cancro que é a miséria de diversas unidades da Federação. Não é possível a nenhum brasileiro digno deste nome ficar indiferente, desinteressar-se pela correção do desequilíbrio econômico entre os Estados, que representa uma ameaça permanente à própria sobrevivência da Nação.

Meu governo, asseguro-vos, tudo fará para cumprir integralmente o dispositivo constitucional que erigiu a Federação como princípio básico de nossa organização política. É pensamento do governo dar a esse princípio fundamental o máximo alcance, na execução do programa de desenvolvimento econômico.

Necessito de auxílio dos Governos Estaduais, para elaborar planos de conjunto: quero evitar a disseminação improfícua, sem critério e sem sistema, dos recursos federais nos orçamentos, o que importa em destruir a autoridade dos Estados, que quero vigorosos e autosuficientes economicamente, reclamando, com altivez, da União, as providências que, por força da própria Constituição, só ela pode tomar.

Como primeiro passo para essa luta pelo desenvolvimento orgânico do país, e no intuito de atacar o problema mais premente, que é o da

alta de preços dos gêneros alimentícios, cuidou o governo de tomar providências imediatas, traçando um largo plano Nacional de Alimentação, reformando o Conselho Coordenador do Abastecimento, sob cuja orientação deverão ser tomadas, pelos diversos órgãos da administração pública, uma série de medidas, algumas de emergência, que assim podemos resumir:

Levantamento imediato das disponibilidades dos produtos mais essenciais ao consumo da população. Inicialmente, a atenção governamental se concentrará em 7 artigos, a saber: carne, feijão, farinha, trigo, milho, batata e arroz, os quais são básicos nos diferentes tipos de regime alimentar usados no Brasil.

LEVANTAMENTO DOS DEMAIS PRODUTOS — Como segunda etapa, serão feitos levantamentos dos demais produtos, de modo a proporcionar elementos para decisões subsequentes.

Coordenação de todos os meios de transporte sob controle ou orientação do Governo, com o objetivo de proporcionar escoamento ordenado e metódico a todos os produtos destinados à alimentação do povo.

Interferência direta do Governo na aquisição de gêneros alimentícios evitando-se a escassez ocasional e a ação de especuladores. Em nenhuma hipótese será permitida qualquer espécie de especulação em detrimento dos interesses gerais.

Melhor aproveitamento da rede distribuidora governamental formada pela COFAP, pelo SAPS e pelas Cooperativas de Consumo atualmente existentes. Através do Ministério do Trabalho, o Governo concederá todas as facilidades para a criação de cooperativas de consumo junto a todas as federações, sindicatos e associações de classe.

Convocação imediata das grandes indústrias de alimentação existentes no País para, em cooperação com a Campanha Nacional de Alimentação, unir-se ao Governo na intensificação da produção de alimentos industrializados, especialmente os mais necessários ao equilíbrio alimentar das populações.

Adoção de rigorosas medidas com a finalidade de promover o barateamento

mento do pão, quer pela industrialização racional da farinha, quer pelo seu enriquecimento por métodos modernos de tecnologia alimentar.

Construção imediata, em caráter de emergência, de uma rede de armazéns e silos localizados em pontos estratégicos das principais ferrovias do País, com o objetivo de atender às necessidades mais prementes.

Ao mesmo tempo que está o Governo tomando providências rápidas para conjurar as dificuldades e obstáculos do momento, força é que sejam imediatamente iniciadas as medidas a longo prazo, que darão solução vertical ao problema da alimentação.

As medidas a longo prazo a serem adotadas e iniciadas pelo Governo, desde já, podem obedecer à seguinte ordem e discriminação:

Ampliação e expansão das condições de assistência técnica e científica e produtores agrícolas.

Implantação no país da indústria nacional de equipamentos agrícolas. O Governo proporcionará todos os meios necessários à consecução desse objetivo quer no campo tributário, quer no campo da assistência financeira, facilitando-se, também, o ingresso de capitais e técnica estrangeiros.

Construção de uma rede de silos, armazéns e frigoríficos, capaz de regularizar o escoamento da produção agro-pecuária. Redes regionais serão preferidas, pela sua melhor adaptação a alimentos e condições locais. O capital privado será ajudado pelo Governo, o qual entretanto, se necessário, tomará a seu cargo a construção e a operação das unidades.

Articulação dos sistemas ferroviário e rodoviário do País, transformando-os de concorrentes em complementares. Tanto quanto possível, o transporte a longa distância se fará por via ferroviária e o sistema rodoviário, utilizado preferentemente no transporte a pequena e média distância, convergirá para os principais troncos ferroviários.

Organização de um amplo programa de irrigação e fertilização indis-

pensável à conservação do solo e ao combate à erosão.

Urgente elaboração e realização de um programa destinado a promover, junto aos centros produtores, a industrialização das matérias-primas de origem animal e vegetal, tendo em vista, principalmente, fins alimentícios.

Apoio integral às atividades agrícolas destinadas a aumentar o volume físico da produção. Serão garantidos preços mínimos para todos os produtos agrícolas, mantendo-se paridade entre os custos de produção e os preços de venda e facilitada a concessão de crédito rural, quer pelo incremento das operações de financiamento aos pequenos lavradores, quer pelo emprego, na maior escala possível, do sistema de vantagem diretamente a favor do agricultor.

Como vêdes, não é possível, dentro da realidade brasileira, plano mais extenso. Por isso tanto necessita de obter o apoio sincero e entusiástico de todos vós, meus amigos aqui reunidos, de todos os brasileiros, não importa a grei partidária dos operários dos campos e das cidades, que têm direito a uma vida melhor e mais à altura da dignidade humana de que são expressões as mais nobres, dos empresários, gerentes e chefes de iniciativas, enfim de todos os homens a serviço do Estado e particulares — e que são os elementos humanos decisivos, sem os quais os grandes programas permanecem inalteravelmente grandes programas e não passam de sonhos e aspirações.

O caminho do meu governo está traçado — é levar adiante o Brasil. Conto, para isso, com a vossa colaboração e confio na vossa solidariedade, meus amigos”.

DISCURSO DO SR. RUI GOMES DE ALMEIDA

“Meus Senhores. Ao ser investido na Presidência da Federação das Associações Comerciais do Brasil, adotei, como diretriz a realização de Mesas Redondas das classes produtoras nas diferentes regiões geo-econômicas do país, visando um conhecimento mais exato das difi-

culdades e das possibilidades de cada uma delas e um maior conagração dos homens de empresa brasileiros.

O êxito da primeira destas reuniões — realizada em São Paulo — animou-nos a empreender este segundo conclave.

Ao fixar-me no Estado do Rio Grande do Sul para a realização desta Mesa Redonda, fi-lo mui de propósito.

No Estado de São Paulo, onde os fenômenos econômicos se fazem sentir com maior intensidade, pela grandeza e complexidade mesmas de sua economia, ouvimos o candidato. No Rio Grande do Sul por motivos vários, dentre os quais avulta, não há dúvida, o do equilíbrio econômico, devemos ouvir o Presidente e por ele sermos ouvidos.

Nunca seria demais ressaltar o profundo sentido que tem a presença do Sr. Presidente da República nesta reunião.

Acredito que os seus efeitos ultrapassarão a expectativa de muitos.

Comparecendo, o Sr. Presidente da República, deixa bem claro o desejo de sentir de perto os problemas, revelando que não tem receios de enfrentar diretamente a dura realidade, como os que se refugiam em gabinetes e põem entre si e os setores mais representativos da produção nacional a muralha de secretários e assessores.

A sua presença, Sr. Presidente, revela a sã preocupação de praticar atos de governo, de conformidade com as reais necessidades de nosso desenvolvimento.

O seu convívio com os homens de empresas que nada mais desejam senão trabalhar pelo engrandecimento econômico do país, só poderá redundar em resultados fecundos, pois, V. Excia. é animado pelos mesmos objetivos.

Penso, por isso, que o êxito desta Mesa Redonda ultrapassará o das demais, anteriormente realizadas. Nossa aspiração fundamental é ampliar a participação da iniciativa particular na solução dos problemas do desenvolvimento do país. Para esse fim é necessário que sejam removidos entraves de ordem diversa, inclusive decorrentes de leis mal

orientadas, inspiradas num meio irracional as consequências que adviriam da supressão de restrições excessivas a livre empresa, com capitais nacionais ou estrangeiros.

V. Excia., Sr. Presidente, cujo destemor todos reconhecemos, afigura-se nos o espírito capaz de dominar este sobrio pesadelo que ainda se estende sobre o país e que tolhe os homens de iniciativa, que poderiam dar-lhe o máximo de esforços e de sacrifícios para a solução dos grandes problemas nacionais, ligados a nossa infra-estrutura econômica, quais sejam os de petróleo, de carvão, da eletricidade, de transportes e de armazenamento.

Os que hostilizam a iniciativa particular, de boa fé, não cabem os tremendos prejuízos que estão causando ao povo brasileiro, impedindo-o de alcançar um padrão de vida melhor e mais humano, com a presença que se faz necessária. Aos que não compreendem o mal que estão causando, com o seu ódio e a sua atitude nihilista, só cabe aquela frase do Redentor, em seus últimos momentos.

A medida do êxito desta Mesa Redonda não será a perfeição, nem os pormenores técnicos dos trabalhos que daqui saírem, embora sejam estes fatores da mais alta importância e transcendência. O seu sucesso será mensurado pelas consequências práticas deste encontro entre Chefe Supremo do Executivo e as classes produtoras, no sentido de abrirem à iniciativa privada os domínios da infra-estrutura econômica que lhe estão vedados ou em que ela dificilmente pode penetrar.

Mais do que nunca sentimos a necessidade de renovar nossos métodos de política econômica e de política social, de procurar novos caminhos, a fim de superarmos a crise de estrutura porque passa o país. Bem sei que essa mudança de métodos é, muitas vezes, difícil, pois as modalidades existentes de intervenção do Estado estão condicionadas por fatores políticos, sociológicos, e mesmo sentimentais ou emocionais. Acredito que o Sr. Presidente da República, com a sua inamalgável decisão, que sempre proclamou, de apressar o desenvolvi-

mento do país, não hesitará em ir mudando esses métodos, nas ocasiões oportunas. E os seus efeitos nesse sentido é que servirão a História para tomar as dimensões da sua grandesa.

Se analisarmos os métodos intervencionistas utilizados nas duas últimas décadas, temos a possibilidade de verificar o que constituiu erro e o que constituiu acerto, através do confronto dos seus resultados, que hoje todos recebemos. Fica-nos a convicção de que o país, apesar de muito se ter desenvolvido ainda mais, sem os desequilíbrios que acometem a economia brasileira.

Sob certos aspectos, a intervenção do Estado agravou ao invés de suavizar a presente crise da estrutura. Um regime de tarifas inadequado para os serviços públicos tolheu a sua expansão, justamente quando o comércio, a indústria e a lavoura, em crescimento, mais deles necessitavam. Cabe-nos, contudo, destacar e louvar as grandes realizações desse período que foram as empresas hidrelétricas constituídas sob o impulso de V. Excia. em Minas Gerais e a Hidrelétrica de São Francisco, paralelamente a iniciativa de grande vulto, nesse setor, em outros Estados, além de grandes empreendimentos, como Volta Redonda.

Como homens práticos, e que nos interessa são os meios e os processos que revelem maior eficiência. Integrados as concepções modernas de política econômica e social, não nos opomos à intervenção do Estado quando ela concorre para dinamizar as riquezas e, em consequência, me-

lhorar o padrão de vida do povo; rebelamo-nos, entretanto, contra ela, quando impede a iniciativa privada de empregar todos os recursos possíveis para atingir os mesmos objetivos.

Os homens que participam desta reunião, Sr. Presidente da República, acorreram de todos os quadrantes nacionais com o elevado objetivo de trabalhar em prol da coletividade e do Brasil.

Apresentamos a V. Excia. apenas uma reivindicação: desejamos que V. Excia. faça dos homens das classes produtoras o seu exército de vanguarda na execução dos seus planos de desenvolvimento e promova as necessárias modificações das leis que nos impedem de lutar plenamente como soldados, na mais grandiosa das batalhas — a batalha para dar ao povo melhores condições de vida.

Terminarei expressando o nosso reconhecimento ao eminente Governador Ildo Meneghetti e a todas as autoridades deste esplendido Estado do Rio Grande do Sul, que nos prestaram inestimável colaboração para o brilhantismo deste encontro tão primorosamente organizado por este homem dinâmico, que é Afonso Paulo Feijó.

Ao Presidente Juscelino Kubitschek apresento o nosso agradecimento pela sua vinda a Porto Alegre, e transmito-lhe as esperanças que os homens das classes produtoras depositam em seu Governo, já agora robustecidas de confiança em face do seu interesse pessoal, e altamente significativo, ao presidir a esta Reunião."

INSTRUÇÕES PARA O FUNCIONAMENTO DO CURSO DE PREPARAÇÃO AO CONCURSO DE ADMISSÃO À ECME

1. O curso terá início no dia 2 de março e será encerrado no dia 31 de outubro de 1956.

2. Será necessário o mínimo de 50 (cinquenta) oficiais para que seja iniciado o curso.

3. As inscrições serão solicitadas ao Diretor do Departamento Cultural pelos interessados, mediante o preenchimento da fórmula, cujo modelo se acha em anexo (N. 1).

4. O cancelamento da inscrição somente será concedido mediante solicitação ao Diretor do Departamento Cultural, conforme modelo que constitui o anexo n. 2.

5. As sessões serão noturnas e, em princípio, às segundas, quartas e sextas-feiras, no seguinte horário:

1º Tempo — Das 19,30 às 20,20 horas;

2º Tempo — Das 20,30 às 21,20 horas;

3º Tempo — Das 21,30 às 22,20 horas.

6. Os oficiais contribuirão para o funcionamento do curso, com as quantias abaixo especificadas e nos seguintes prazos:

a) *Oficiais em serviço no Rio de Janeiro:*

1ª Quota (No ato da matrícula).....	Cr\$ 500,00
2ª Quota (Até 30 Abr).....	Cr\$ 500,00
3ª Quota (Até 30 Jun).....	Cr\$ 500,00
4ª Quota (Até 31 Ago).....	Cr\$ 500,00

b) *Oficiais em serviço nos Estados:*

1ª Quota (No ato da matrícula).....	Cr\$ 500,00
2ª Quota (Até 31 Mai).....	Cr\$ 500,00
3ª Quota (Até 31 Jul).....	Cr\$ 500,00

7. As matrículas terão início no dia 1 de fevereiro, e somente será considerado matriculado todo aquele que preencher a ficha de inscrição (inclusive uma fotografia 3x4) e pagar a importância inicial (primeira quota) de Cr\$ 500,00.

8. Os documentos de aula (Notas, fichas, questionários, subsídios, soluções, etc.), somente serão distribuídos aos que se mantiverem em dia com as suas contribuições.

9. Os oficiais em serviço nos Estados tomarão parte, nas atividades efetivas do curso, mediante a elaboração de trabalhos enviados e recebidos por correspondência.

10. O pagamento das quotas, para os oficiais em serviço no interior do país, será feito por meio de cheque bancário — de preferência pelo Banco do Brasil — para o seguinte endereço: TESOUREIRO CLUBE MILITAR — DIVISÃO DE CURSOS.

INSTRUÇÕES METODOLÓGICAS PARA EXECUÇÃO DO PROGRAMA

I — Geografia e História:

O concurso de admissão à ECEME comporta provas escritas versando sobre estudos interpretativos de aspectos geográficos e históricos que servem de base a problemas ou fenômenos nacionais ou sul-americanos, de interesse para nossa formação cultural (art. 79, do Decreto n. 36.955, de 25 Fev 55).

O ensino dessas matérias, coerente com o objetivo já referido, deve orientar-se no sentido de desenvolver nos oficiais-alunos maneira metódica, clara e precisa de apreciar questões de geografia e de história relacionadas com o interesse militar.

Por esse motivo, excetuando algumas conferências que serão realizadas por autoridades civis e militares especialmente convidadas pela Direção, as sessões serão desenvolvidas sob a forma de discussão dirigida, individualmente ou mediante "trabalho em grupo", evitando-se, conseqüentemente, preleções e palestras expositivas.

Os oficiais cooperadores, entretanto, precedendo as discussões dirigidas, poderão realizar breves palestras introdutórias (10 a 15 minutos).

Destarte, a Direção espera que seja ativa a participação de todos os oficiais-alunos no decorrer das sessões, pois, para isso, a distribuição dos documentos de aula far-se-á com a devida antecedência, tornando-se necessária, imorescindível mesmo, a entrega dos documentos à Direção, pelos cooperadores, no mínimo um mês antes da realização das respectivas sessões.

Para isso, a Direção estabelece as seguintes normas para desenvolvimento das sessões:

1º) distribuição antecipada das notas de aula;

2º) distribuição antecipada da ficha das sessões, indicando o desenvolvimento pormenorizado, as fontes de consultas, os tópicos que devem ser lidos, os questionários para a discussão dirigida, utilização dos meios auxiliares, etc.

3º) realização de palestras introdutórias;

4º) discussão dirigida, individualmente ou em grupo, segundo o roteiro previamente indicado na ficha;

5º) conclusões sobre as discussões;

6º) trabalho escrito no qual será respondida uma questão proposta sobre o ponto em estudo;

7º) distribuição (também antecipada) da solução do quesito, podendo ser sob a forma esquemática;

8º) encerramento da série de sessões, com a correção dos trabalhos.

"O aluno pode e, na medida do possível, deve aprender por si a dominar, com a sua inteligência e o seu esforço, a matéria que está aprendendo. Toda a aprendizagem é um processo de assimilação e desenvolvimento vital que não pode ser realizado por outrem; mas quando técnica e habilmente estimulado e dirigido em sua íntima engrenagem e sucessivos condicionamentos, tal processo de aprendizagem se torna mais seguro, eficaz e rendoso."

"Ensinar é dirigir tecnicamente a aprendizagem."

"O ensino é a direção técnica que o mestre imprime ao processo de aprendizagem de seus alunos em bases de colaboração e de unidade de propósitos educativos."

INSTRUÇÕES PARA O FUNCIONAMENTO DO CURSO POR CORRESPONDÊNCIA

1. O Departamento Cultural, a fim de atender aos interesses dos oficiais em serviço no interior do país, fez organizar o "Curso por Correspondência" ao Curso de Admissão à ECEME, para funcionar no corrente ano.

2. O "Curso por Correspondência" obedecerá às mesmas normas previstas para o funcionamento do "Curso de Preparação ao Concurso à ECEME", em anexo, variando apenas em dois pontos principais: menor contribuição e diferente maneira de participação do aluno.

3. A matrícula será efetuada mediante o preenchimento da ficha anexa, a remessa de uma fotografia (3 x 4) e o pagamento da Primeira Quota.

4. Receberá o oficial, uma vez efetuada a matrícula, os seguintes documentos:

Direção 2 — Programa do Curso de Preparação ao Concurso de Admissão à ECEME;

Direção 5 — Bibliografia — Autores;

Direção 5a — Bibliografia — Obras;

Direção 5b — Bibliografia — Editoras;

Direção 6 — Início do curso;

Direção 7 — Orientação Metodológica para os Estudos Preliminares de Geografia e História.

Instruções Reguladoras para o Concurso de Admissão à Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (um exemplar).
e as seguintes obras:

História do Brasil, de Basílio de Magalhães (dois volumes);

Geografia do Brasil, de David Penna Aarão Reis;

Dicionário de Inglês, TM-30-501 (Por empréstimo);

Regras Práticas para bem escrever, de Laudelino Freire.

5. A correspondência consistirá em 16 (dezesseis) remessas, sendo 8 (oito) relativas a Notas de Aula, Subsídios, Questionários, Questões, Traduções, Versões, etc., e 8 (oito) tratando de Soluções, Correções, etc. As primeiras serão despachadas no primeiro dia útil de cada mês e as segundas nas respectivas quinzenas seguintes às remessas, tudo de conformidade com o Calendário anexo.

6. As Notas, numeradas de 1 a 8, e as Soluções de 1a a 8a, respectivamente, serão enviadas pelo Correio Aéreo Militar para as Guarnições onde servirem os oficiais matriculados. Para aqueles que desejarem, e mediante autorização por escrito, a Direção remeterá dita correspondência pelo reembolso postal através de companhia de aviação civil. Os oficiais que servirem em guarnições situadas nas proximidades da Capital Federal receberão suas correspondências por via terrestre, devidamente registradas.

7. É indispensável, para facilitar o controle da correspondência, que seja acusado o recebimento de cada remessa, devendo os interessados comunicarem à Direção o não recebimento, após decorridos 10 (dez) dias das datas previstas para as respectivas remessas. Endereço: Diretor do Curso de Preparação à ECEME — 9º andar — Sala 912 — Clube Militar — Rio de Janeiro.

8. Quaisquer outros esclarecimentos serão fornecidos àqueles que os solicitarem.

9. A eficiência da aprendizagem dependerá principalmente da atuação dos oficiais matriculados: estudando os documentos recebidos, acusando o recebimento das remessas, solucionando as questões, comparando-as com as enviadas pela Direção, propondo novas medidas, cooperando com a Direção.

10. O Clube Militar, através do Departamento Cultural, sente-se jubiloso em poder, dessa maneira, concorrer para elevar o nível cultural dos oficiais do Exército Nacional.

INSTRUÇÕES PARA O FUNCIONAMENTO DO CURSO POR CORRESPONDÊNCIA
(CALENDÁRIO ANEXO)

Número de ordem	Data	ASSUNTO	Observações
1	2 Mar	E/1 a E/3 ; I/1 a I/4 ; G/1 ; H/1 ; P/1 a P/3.....	1
2	15 Mar	Remessa das Soluções.....	1a

Número de ordem	Data	ASSUNTO	Observações
3	2 Abr	E/4 a E/8 ; I/5 a I/8 ; G/7 e G/4 ; H/2 ; P/4 a P/7.....	2
4	15 Abr	Remessa das Soluções.....	2a
5	2 Mai	E/9 a E/11 ; I/9 a I/13 ; G/8 ; H/3 ; P/8 a P/10.....	3
6	15 Mai	Remessa das Soluções.....	3a
7	1 Jun	E/12 e E/13 ; I/14 a I/17 ; G/5 e G/6 ; H/4 e H/5.....	4
8	15 Jun	Remessa das Soluções.....	4a
9	2 Jul	E/14 a E/18 ; I/18 a I/21 ; G/9 ; H/6...	5
10	15 Jul	Remessa das Soluções.....	5a
11	1 Agt	E/19 a E/21 ; I/22 a I/25 ; G/10 ; H/7...	6
12	15 Agt	Remessa das Soluções.....	6a
13	3 Set	E/22 a E/24 ; I/26 a I/28 ; G/3 ; H/8 e H/9	7
14	15 Set	Remessa das Soluções.....	7a
15	1 Out	E/25 a E/28 ; I/29 a I/32 ; G/3 e G/2 ; H/10	8
16	15 Out	Remessa das Soluções.....	8a

AS RELAÇÕES ENTRE A PSICOTÉCNICA, A ORIENTAÇÃO ESCOLAR E A ORIENTAÇÃO PROFISSIONAL

Conferência realizada na A. B. E. pela Sra. Henri Piéron, Diretora do Serviço de Testes no Instituto Nacional do Trabalho e de Orientação Profissional do Conservatório Nacional de Artes e Ofícios de Paris.

DEFINIÇÃO

A psicotécnica é a disciplina que rege a aplicação aos problemas humanos dos dados da psicofisiologia, por meio de métodos rigorosamente científicos.

É a esse método que se deve recorrer quando se quer, de uma maneira lógica, atribuir na Sociedade, aos indivíduos que a compõem, as profissões ou os ofícios que convêm melhor às suas aptidões.

É o único meio de dar, com um melhor rendimento social, a maior soma de satisfação ao indivíduo.

Para conseguir esse fim, de bom ajustamento das aptidões, dois conhecimentos são necessários:

Primeiramente, é preciso revelar as aptidões dos indivíduos a orientar. Em seguida é necessário conhecer as aptidões mais necessárias ao bom êxito de cada situação, para que esses indivíduos possam ser orientados.

Finalmente é necessário que, visando a escolha definitiva, se ponham em relação e se comparem as aptidões do candidato com os perfis dos empregos apresentando aptidões parecidas com as suas próprias.

A ORIENTAÇÃO ESCOLAR, ATUAL

É o que se faz atualmente em França.

Aos 14 anos, ao sair da escola, a criança é examinada por um orientador profissional, que geralmente é diplomado pelo Instituto Nacional de Estudos do Trabalho e de Orien-

tação Profissional, anexo ao Conservatório das Artes e Ofícios.

Esse orientador, segundo o perfil dado pela criança, depois do exame psicotécnico completo, julga se seu grau de inteligência permite continuar seus estudos, ou resolve se deve ser dirigida para a aprendizagem de um ofício.

Ele faz em seguida, nesse último caso, a procura do ofício, para o propor, tendo em conta não somente as aptidões necessárias para o bom êxito nesse ofício, como também do futuro da profissão que lhe parece convir.

Há pois atualmente uma só espécie de orientadores para guiar as crianças ao sair da escola.

Já presentemente, Diretores de Escolas, desejosos de conhecer, de uma maneira mais precisa, as possibilidades de seus alunos, em vista de melhor aconselhar suas famílias, pedem ao orientador profissional para fazer o estudo de seus alunos, a partir de 12 e 13 anos. É assim o início da Orientação Escolar.

A ORIENTAÇÃO ESCOLAR SEGUNDO A REFORMA DO ENSINO COGITADA

A reforma do ensino que se cogita de fazer na França, visa sobretudo igualar as possibilidades de bom êxito das crianças, baseando-se unicamente nas suas possibilidades intelectuais e manuais. A gratuidade dos estudos e a concessão de "bolsas" às famílias pobres, suprime por si mesmo, a influência da for-

tuna ou da classe social dos pais.

Isso dá por conseguinte, uma importância capital à procura das aptidões e uma grande responsabilidade àqueles que devem orientar.

Até aqui a única maneira de seleccionar a entrada para as grandes escolas, consistia em exames, fornecendo uma classificação dos candidatos, ficando a entrada ou a recusa condicionada ao número possível de alunos a admitir.

Ora, não é somente a entrada para essas escolas que permite, em seguida, uma carreira de chefe.

Pesquisas psicotécnicas mostraram que isto não era suficiente. Verificou-se, com efeito que as mesmas provas corrigidas por examinadores diferentes, não davam sempre (era mesmo raro que o dessem) a mesma classificação dos candidatos.

O acaso da escolha dos examinadores pode acarretar, para um candidato, a entrada na escola ou a impossibilidade de ser admitido, e assim, arruinar o seu futuro.

Mas há coisa mais grave ainda. As mesmas provas corrigidas por um examinador pela segunda vez, algum tempo após sua primeira correção, dava motivo igualmente a julgamentos muito diferentes e as vezes mesmo opostos.

E no entanto, o examinador consciencioso sabia a importância que se atribuía à experiência e se prestava de boa vontade.

Foram os resultados desconcertantes dos estudos docimológicos que fizeram desejar, ao lado dos exames clássicos, outras provas psicotécnicas, cujos resultados devem ser obrigatoriamente semelhantes para todos os examinadores.

Na reforma do Ensino em estudos, uma porta parece aberta para a realização dessa experiência.

Nêle, com efeito, se cogita de impedir a realização de qualquer exame ou concurso, enquanto não estiver terminado o prazo de escolaridade obrigatória.

O agrupamento dos estudantes no 2º ciclo do 1º grau (estudos secundários) e sua distribuição nas diferentes secções do 3º grau (estudos superiores), vão depender de suas atividades anteriores e do parecer do Conselho dos professores (orien-

tação), ao qual competirá a decisão.

Os exames, em todos os graus, devem ser concebidos de acôrdo com um tipo novo, que desassocia as provas de inteligência e a apreciação das aptidões.

Os exames de fim de estudos devem ser um contrôle, abrangendo o conjunto dos estudos, e não devem se limitar a um programa limitado de pontos.

Por meio de sondagens múltiplas, procurar-se-á explorar o conjunto das aquisições e das aptidões, eliminando o mais possível o acaso.

Esse novo e excelente modo de organizar os exames, remediaria sem dúvida, êsse erro corrente que consiste em confundir a inteligência com uma superioridade de aquisição, em que a docilidade e a memória desempenham um papel essencial e que não garante absolutamente a capacidade de resolver os problemas de tipos novos, único sinal certo de inteligência.

Até aqui, com efeito, um dos fins da educação consistia em procurar fórmulas e sistemas permitindo resolver determinados problemas, sem que houvesse intervenção da inteligência.

Preteriam a inteligência pela memória, quando o objetivo deve ser o contrário, isto é, preterir a memória pela inteligência.

Para conhecer, do melhor modo possível, a criança e suas possibilidades, antes da idade que ela deve ser orientada (14 anos), a reforma concebe um ciclo de orientação (11, 12, 13 e 14 anos), durante o qual os orientadores escolares, adidos aos estabelecimentos e devidamente educados tendo em vista essas pesquisas, estudarão as aptidões e as tendências de cada uma das crianças com as quais terão vivido livremente.

Aos 14 anos, no fim dêsse ciclo, tendo em vista a instrução da criança durante êsses quatro anos e, por conseguinte, conhecendo-a suficientemente, o orientador escolar deverá, com um grupo de professores, poder aconselhar as famílias e decidir se a criança poderá seguir os estudos teóricos, ou si se ajustará melhor ao trabalho manual.

Conforme o conselho dado, a criança deverá então ser dirigida ao ciclo secundário ou levada ao ensino técnico para o estudo de uma profissão.

Aliás, já nos 2 últimos anos da orientação (13 e 14 anos), há uma última orientação, tendo em vista para as crianças que já parecem, sem hesitação, destinadas às carreiras técnicas, serem previstas opções facultativas, nas quais já o trabalho manual muito desenvolvido, constitui um embrião de aprendizagem.

Esse estudo do ofício se fará sempre numa escola, invés de ser efetuado, como atualmente, na oficina ou no atelier.

O Estado pretende assim conservar a criança sob sua tutela até aos 18 anos, quer continui seus estudos teóricos, quer empreenda o estudo de um ofício: isso permitirá dar às crianças uma cultura geral, permitindo-lhes viver, ganhando sua vida em um ofício de um modo interessante e agradável.

Já muitos centros de aprendizagem foram criados com esse intuito, centros nos quais, não somente o ensino é gratuito como também o adolescente recebe, para estudar, a mesma remuneração mensal que receberia de um patrão, como aprendiz. Essa quantia é no entanto, fixada por lei.

Além disso, muitas transferências são permitidas entre as carreiras teóricas e técnicas, permitindo assim a passagem de uma para outra, no caso da orientação prévia ter falhado por erro de diagnóstico.

A criança que frequenta a escola é assim orientada pelo psicólogo escolar e dirigida aos estudos secundários ou aos ofícios.

Nesse ponto, para esses últimos, a ação da orientação escolar cessa, e começa a do orientador profissional, que deverá exercer sua função durante todo o período de aprendizagem.

O orientador profissional deve, com efeito, verificar se o ofício para o qual foi dirigida a criança é bem o que mais lhe convém, ou se um outro ofício exigindo aptidões semelhantes, e para o qual a criança poderia estar apta; não seria mais bem

aconselhado para lhe oferecer melhores garantias de futuro.

O orientador profissional poderá pois corrigir, do ponto de vista da escola do ofício, o conselho que o orientador escolar lhe houver dado.

Esse último com efeito, dificilmente poderá prever o futuro das profissões, não estando ao par do futuro das indústrias.

OS TESTES — CARACTERÍSTICAS E EMPREGO

Seja entretanto o orientador-escolar ou profissional, o problema apresentado é sempre o mesmo.

É necessário sempre conhecer as aptidões da criança observada e os únicos métodos aceitáveis para aí chegar derivam da psicotécnica.

Para esses métodos, são usados os testes.

É ainda efetivamente o instrumento mais bem adaptado, qualquer que seja sua natureza: Teste de inteligência; teste de compreensão ou habilidade mecânica; teste de caráter.

O que é pois um teste?

Teste é uma prova, uma questão, como poderia ser uma prova escolar de exame; mas essa prova deve ser previamente estudada, a fim de se poder conhecer exatamente o que representa e qual seu valor de previsão relativo ao que se procura.

O teste deve preencher certas condições. Primeiramente, as perguntas não devem permitir que haja mais do que uma resposta certa, eliminando assim a influência maior ou menor do examinador encarregado das correções.

A uma resposta dada, deve corresponder, para seu autor, a mesma nota, seja qual for o examinador encarregado de a julgar. Não há meio termo: é tudo ou nada.

Em seguida, a questão não deve ser feita sob uma forma já apresentada em classe.

Deve ser feita de modo a recorrer o menos possível aos conhecimentos escolares, e o máximo possível à reflexão.

O teste deve, finalmente, ter sido aplicado anteriormente a um grande número de indivíduos e estudado estatisticamente, dando lugar ao que se chama de "padronagem".

Somente esse último permite conhecer de acordo com o valor das respostas obtidas, não somente como se coloca a criança no ambiente escolar, mas também como se classificaria entre um grande número de crianças de sua idade, tomadas em diferentes meios.

Emprega-se mais comumente os testes reunidos sob forma de fichas, compreendendo um grande número, necessitando a criança, para preenchê-las cerca de 1 h. 1/2 de trabalho.

Esse limite é calculado de modo a não criar fadiga, a qual influenciaria os resultados obtidos.

Essas questões são reunidas de maneira a informar sobre certo número de aptidões determinadas que se deseja conhecer, e que constituirão os pontos do perfil psicológico da criança.

Observa-se, com efeito, que se se contenta em considerar a nota global de cada um, isto é, a soma dos pontos obtidos pelas respostas corretas dadas na ficha, serão classificadas no mesmo nível, considerando-as intermutáveis, crianças de aptidões muito diferentes, às vezes mesmo opostas.

Se se faz, pelo contrário, o perfil analítico dessas crianças, perceber-se-ão essas diferenças de aptidões, destinando-as constantemente a situações muito diferentes.

O perfil visa com efeito dar a fisionomia mental, isto é, caracterizar a superioridade ou a inferioridade de um indivíduo.

Nessa representação gráfica, a média dos resultados favoráveis para cada grupo de questões, traduzindo a mesma forma de inteligência ou o mesmo modo de pensar, se coloca no meio.

De um lado e de outro desse "meio" se ajustam 10 divisões, representando o que seria o primeiro, o décimo, o vigésimo, até o centésimo, entre 100 crianças da mesma idade tomadas ao acaso.

Se se marca na folha de perfil da criança, para cada categoria de pontos, o lugar que a nota lhe outorga de acordo com a padronagem geral, obter-se-á assim uma série de pontos, ora à direita, ora à esquerda do meio.

Será suficiente unir esses pontos uns aos outros para se obter um perfil nítido, representando uma linha quebrada, em que as saliências indicam as superioridades e as reentrâncias as inferioridades.

E assim que se percebe que a simples classificação global abrange formas de inteligências muito diferentes.

Um que compreenda bem, pode se mostrar mediocre em crítica, esse outro incapaz de imaginação.

Ora, não somente há predominâncias variáveis nos diferentes processos de compreensão, crítica ou invenção, mas essa capacidade não é igualmente desenvolvida em todos os domínios possíveis; há inteligências abstratas (matemática) verbais, técnicas, artísticas, etc...

São essas nuances que devem esclarecer os orientadores e lhes facilitar a escolha da direção de vida a aconselhar à criança.

Já foram feitos estudos bastantes profundos em Paris por Mme. Weinberg e Sr. Favre, permitindo distinguir o que diferencia o êxito futuro nos estudos científicos e nos estudos literários, sob condição, no entanto, que só se considere as idades, em que o desenvolvimento mental seja suficiente para que essas duas aptidões possam ser dissociadas.

ALGUMAS DIFICULDADES A VENCER

Esses testes têm, entretanto, um inconveniente.

Sua dificuldade não é a mesma para todas as crianças a que são submetidas. Favorecem os das cidades, pois esses têm em geral um vocabulário mais desenvolvido e melhor conhecimento da língua.

O ideal seria organizar para todas as idades, testes não verbais, nos quais as questões são apresentadas sob a forma de imagens e as legendas dadas oralmente e de um modo desenvolvida. Isso permitiria igualar a possibilidade de êxito, das crianças de todos os meios.

Um teste foi criado no nosso Instituto por um orientador, Sr. Gilles.

Foi aplicado pelo Serviço a meu cargo em 121.000 crianças escolhidas em toda a França, depois de

um confronto refletido, englobando indivíduos tanto nas províncias, como nas montanhas, no norte como no sul, no leste como no oeste da França, em Paris, nas grandes e pequenas cidades e nas aldeias.

Esse cuidado, levado ao confronto, dá aos resultados valor geral e pode-se estabelecer uma escala mental, que de mês em mês dá, entre 4 anos e meio e 13 anos, o valor médio do resultado do mês da idade. Essa escala é naturalmente dupla, uma para meninas e outra para meninos.

Infelizmente ainda não existem testes não verbais para crianças acima dos 13 anos.

Estamos ocupados a criar testes não verbais difíceis, no gênero de "Penrosi e Raven".

A propósito dessa escala mental, estabelecida com os testes não verbais de Gilles, quero vos assinalar uma interessante aplicação.

Sob os auspícios da missão francesa "Pales", esse teste está sendo aplicado aos indígenas da África Ocidental Francesa.

Só foi necessário refazer os desenhos, adaptando-os ao meio; por exemplo, substituir um boi por um zebu, um cântaro por uma caixa metálica quadrada, etc. e de lhes dar a senha em sua linguagem indígena para aplicar este teste sem dificuldade.

Esse mesmo teste vai também ser feito, espero, nas possessões francesas das Índias.

Isso permitirá, pela comparação dos resultados, o estudo de raças e de meios diferentes.

Apesar de se cercar de múltiplas precauções, pode acontecer no entanto, que as indicações dadas pelo exame psicotécnico não correspondam aos resultados do trabalho escolar da criança e isso, sobretudo, com crianças menores.

Há alguns alunos, cujos resultados de exame psicotécnico são nitidamente inferiores aos resultados escolares.

São geralmente crianças pouco inteligentes, mas trabalhadoras e que possuem boa memória.

Inversamente há resultados opostos: um aluno sem aplicação na

classe, mostra-se brilhante nos testes.

São geralmente nesses casos, perturbações características que se apresentam. Essas crianças não se interessam pelo seu trabalho escolar, que para eles representa uma obrigação imposta, mas em presença de questões novas para eles, e muitas vezes ansiosos por brilhar, consideram esse trabalho como um jogo e demonstram, nas suas respostas, inteligência sólida, escolarmen-te adormecida por falta de interesse.

No entanto tudo isso é exceção e constitui o que se chama a questão das "crianças problemáticas".

Em Paris, um Serviço especial foi criado para o estudo desses casos difíceis e confiado a Mme. Bontonnier, agregada e doutorada em filosofia.

Ela estabeleceu aí um Serviço de consultas muito procurado.

TESTES DE CARÁTER

Isso nos leva à questão dos testes de caráter.

O caráter é muito importante de ser conhecido, pois é ele que favorece ou impede a utilização total das aptidões.

É por intermédio da totalidade do seu caráter que se abordam situações quaisquer que sejam.

A diversidade de caráter deveria pois ser adaptada à escolha das situações.

Há os que tem receio da responsabilidade e preferem obedecer; outros, pelo contrário, gostam da autoridade; uns só admitem um trabalho variado, pedindo sempre um exercício intelectual, outros se acomodam com um trabalho monótono, permitindo dar livre curso à imaginação ou ao trabalho intelectual num assunto que os agrade.

Há uma quantidade de testes de caráter, porém todos de manejo muito delicado.

Entre os mais importantes existe uma série, apoiando-se sobretudo na idéia de que as provas de imaginação permitem as tendências profundas de se manifestarem e de se revelarem sob formas permitidas.

É sobre esse princípio que se apoiam os testes de desenhos a com-

pletar, as manchas de tintas Roschach e sobretudo o teste de Murrey (thematic aperception test.).

Esse teste coloca o indivíduo diante de uma imagem com personagens, cujas atitudes e mímicas podem ser compreendidas diferentemente, conforme a personalidade do indivíduo a quem se pede de os interpretar.

Há, por outro lado, o emprego de questionários, muito em voga nos Estados Unidos.

Esses questionários procuram pôr em relevo as qualidades e defeitos opostos.

A pessoa é violenta ou calma?

Gosta ela da Sociedade ou a evita?

É decidida ou indecisa?

Gosta de mandar ou de obedecer?

O emprego desses questionários, bem interessantes, no entanto nos parece muito perigoso, pois se baseia no critério de que as respostas dadas são verdadeiras e completas, o que não nos parece absolutamente certo.

A esse propósito citarei uma pequena história verídica:

Há alguns anos, uma grande firma francesa, querendo empregar alguns engenheiros de som, teve a idéia de se aproveitar do exame psicotécnico para fazer a escolha.

Essa escolha era difícil, pois se tratava de boas colocações, em número muito pequeno e a escolha deveria ser efetuada entre grande número de concorrentes.

Pude estabelecer para eles uma ficha de inteligência superior para adultos e me pediram para juntar um questionário, demonstrando seus traços de caráter.

Recusei enérgicamente, não tendo confiança bastante nessas pesquisas de caráter para pesarem na escolha de candidatos a situações magníficas.

Fizeram, então, um questionário e submeteram, à minha apreciação.

Estava, aliás, muito bem feito. Pedi então para acrescentar uma questão para minha documentação pessoal. Foi a seguinte:

"Esse longo trabalho terminado, poderão vocês dizer se lhes interessou? Se lhes fatigou? Se lhes

caceteou? Se o acharam inútil? Se o acharam indiscreto?"

E quatro desses concorrentes, bastantes sinceros, responderam francamente:

"Parecer-nos-ia indiscreto se nos tivéssemos julgados obrigados a dizer todo o nosso pensamento".

Isso ainda veio confirmar mais meus receios. No entanto, é desejável e indispensável de encontrar um meio de revelar os caracteres.

Devo indicar que atualmente, no Instituto Nacional de Estudos do Trabalho e Orientação profissional, há dois psicólogos, Mlle. C. Chaufard e o Dr. Benassy, que estudam métodos precisos de psicotécnica, permitindo investigar o aspecto do caráter da criança.

Mas essas dificuldades no estudo do caráter da criança serão muito menos sérias quando o orientador escolar, vivendo longamente com ela, puder estudar seu comportamento no grupo escolar. Haverá assim meios que permitirão verificar mais ou menos a sinceridade da criança, em suas respostas nos testes do caráter.

COMO APLICAR OS TESTES

Todos esses testes, sejam quais forem, podem ser aplicados de duas maneiras diferentes: individualmente ou coletivamente.

Os resultados obtidos não são exatamente os mesmos e não se pode servir da mesma escala para marcar o lugar dos resultados.

É necessário pois duas escalas, para os dois sistemas de apresentação.

No teste individual, a criança vai até o fim do seu trabalho, e isso num espaço de tempo mais ou menos grande, segundo sua própria rapidez.

Nos testes coletivos, ao contrário, foi necessário fixar um tempo de limite máximo, igual para todos, para terminar o trabalho.

Pode haver crianças que, muito lentas, não cheguem ao fim do seu trabalho. São pois desfavorecidas. Para anular esse inconveniente, nossas fichas têm sempre duas partes equivalentes, ao mesmo tempo

como composição e como dificuldade.

As padronagens nos nossos pontos de perfis só comportam os resultados da primeira metade, que é naturalmente executada por todos.

Dêste modo, a lentidão não poderá perturbar a forma do perfil.

Essa lentidão só se nota no ponto de eficiência total, que marca o valor do bom trabalho executado num tempo dado, o que é por conseguinte uma indicação preciosa para o orientador.

IMPORTANCIA DA PSICOTÉCNICA PARA O ENSINO

De tudo isso se depreende que a psicotécnica deve representar um papel cada vez maior na organização social.

Que todos aqueles encarregados de adaptar, o melhor possível, o homem ao seu trabalho, sejam eles orientadores escolares ou profissionais, compreendam o espírito e as exigências, a fim de evitar, em seus países, o que revela um estudo de "Cyril Burt", feito na Inglaterra em 1939.

Salienta-se com efeito, das pesquisas dêsse excelente psicólogo, que 1,51 % de adolescentes de 18 anos

entram para Universidade na Inglaterra.

Acontece que aos jovens estudantes foi aplicado um teste mental, anteriormente bem estudado estatisticamente em uma grande população, e o nível mental MÉDIO, expresso em "quociente de inteligência", foi, nesses estudantes, de 1,27.

Ora, resulta da aplicação dêsse mesmo teste nessa grande população, que para essa mesma idade de 18 anos, o nível limite INFERIOR dessa mesma porcentagem, 1,51 era de 1,31.

Isso mostrou a Burt que 40 por cento dos estudantes que entraram para a Universidade eram inferiores ao mínimo exigido para sua idade e que havia, por outro lado 40 % dos mais dotados, pertencentes evidentemente às camadas menos favorecidas da população, que deveriam ter entrado na Universidade, onde poderiam ter tomado o lugar dos estudantes deficientes, não só em seu benefício como no interesse da coletividade.

O que demonstra a importância da colaboração da psicotécnica na organização racional da Orientação para uma utilização ótima dos recursos intelectuais de uma Nação.

CARO PROFESSOR :

Faça com que o aluno se interesse pelo que está executando :

Procure verificar quais os seus conhecimentos sobre a lição que está sendo ensinada. Procure interessá-lo, certifique-se de que ele deseja aprender e saiba ele porque deve aprender.

C.E. TURNER

O MAGISTÉRIO MILITAR

ANTONIO LINHARES DE PAIVA

Coronel, Professor

"Para o BEM ou para o MAL, a EDUCAÇÃO, no seu sentido mais amplo, é mais poderosa que qualquer outra FORÇA à disposição do CHEFE. Uma EDUCAÇÃO sólida é a chave de todo o êxito e o fundamento de toda a PROSPERIDADE e GRANDEZA". (Pkunkett).

O MAGISTÉRIO É A VIGA-MESTRA DA NACIONALIDADE.

Dia a dia aumentam as críticas e os conceitos malévolos contra o Magistério Militar. É raro, ou melhor, é impossível encontrar um oficial que lhe faça alguma referência lisonjeira. Todos são unânimes nas suas opiniões hostis e às vészes, atingem os limites de desmoralização.

Onde está a causa desse desajustamento? Como resolver tão grave problema?

No presente artigo, trato somente do Magistério da A.M.A.N., pois é o que conheço, em todos os detalhes.

As principais acusações são:

- 1) Grande índice de reprovação.
- 2) Programas inadequados ou matérias fora da atualidade.
- 3) Deficiência dos professores.

O grande índice de reprovação existente na A.M.A.N., como ficou evidenciado em inquéritos pedagógicos, decorre da existência, nos programas, de assuntos acima da capacidade intelectual dos cadetes ou então, da falta de recursos indispensáveis para acompanhar o desenvolvimento da matéria; admitindo-se a possibilidade da falta de estudo, que talvez seja a causa principal.

Qual deve ser o critério do professor?

Aprovar um aluno, mesmo que ele desconheça as noções mais elementares da matéria? Ou, então, fazê-lo decorar questões típicas e apresentar uma aprovação de cem por cento?

Os programas inadequados e as matérias fora da atualidade, caso existam, como alegam, não são impostos pelos professores, mas, sim pelas autoridades competentes, que julgam e determinam quais os conhecimentos indispensáveis ao oficial, a fim de que possa desempenhar conscientemente as funções de oficial subalterno, e esteja em condições de cursar as demais escolas e cursos militares. Enquanto não forem modificados, os professores não podem, por sua alta recreação, alterá-los ou substituí-los.

Quanto à alegada deficiência dos professores, existem múltiplos aspectos. Mesmo com o Magistério da A.M.A.N., inatacável em qualquer sentido, inicialmente, encontra-se sempre a má vontade contra o mestre pelos interesses contrariados. Também sabemos que o professor se sente deslocado, pois não pertence nem à ativa, nem à reserva; cancelaram-lhe o direito de receber as medalhas de serviço militar e outras; não existe um programa para aperfeiçoar-lhes os conhecimentos, proporcionando visitas a estabelecimentos de ensino do Brasil ou do estrangeiro, ou matriculando-o em cursos especializados de sua matéria ou de Pedagogia; opõem-se-lhes dificuldades à publicação de trabalhos de sua especialidade, bastando citar o caso do livro de Geometria Analítica,

escrito pelo Gen. A. Osorio e até hoje, não publicado; e o mais grave, vê o professor a inutilidade de aprofundar os conhecimentos na sua especialidade, pois a tendência é, cada vez mais, simplificar os programas.

Quais as soluções? Julgo, na minha modesta opinião:

1º) Revisão dos currículos das E.P.C. e A.M.A.N.; com a realização de outros seminários; estudo meticoloso e profundo das causas das reprovações e meios de diminuir o índice; sem a preocupação de assimilar os estabelecimentos de ensino às fábricas, com índice de aprovação ou aproveitamento de 100 %.

2º) Sejam eliminados ou substituídos todos os programas julga-

dos inadequados, ou matérias fora da atualidade: se um oficial não necessita desenvolver a flexibilidade de raciocínio, e de educar a mente para a concepção abstrata de fenômenos reais, nem de desenho no mais alto grau, por intermédio da Descritiva, que seja esta substituída; se não precisa conhecer as razões de emprego do armamento e suas possibilidades, cancela-se a Balística.

3º) Seja organizado o Quadro do Magistério Militar, e a obrigatoriedade de: a) Frequentar e estagiar em cursos especializados, nacionais e estrangeiros; b) Visitar estabelecimentos de ensino; c) Realizar conferências e publicar trabalhos: Talvez assim possa haver mais compreensão dos altos desígnios do MESTRE.

PROBLEMAS DO BRASIL

DO

Coronel ADALARDO FIALHO

(Prêmio "Carlos de Laet" da Academia Brasileira de Letras)

2ª Edição

• Encontram-se à venda, na Redação desta Revista e na Secção de Venda de Livros e Manuais Militares do Ministério da Guerra, os últimos exemplares desta limitada edição.

• Trata-se de uma coletânea de assuntos de cultura geral, focalizando problemas palpantes e de interesse permanente do Brasil.

• Incluído na bibliografia do Concurso para a Escola de Estado-Maior.

PREÇO: CR\$ 30.00

Pedidos pelo Reembolso Postal, ou remessa de Vale Postal para a Gerência de "A Defesa Nacional", Caixa n. 17, Agência do Correio do Ministério da Guerra

Rio de Janeiro

ACUDE MARECHAL DUTRA (EX-GARGALHEIRAS)

Dos trabalhos a cargo do 1º Grupamento de Engenharia, cabe especial referência o Açude "Marechal Dutra", com uma capacidade de armazenamento de 72 milhões de metros cúbicos.

O Açude Gargalheiras foi iniciado em 1912, havendo plantas datadas de 1913. O projeto atual sofreu um rebaixamento de cinco metros em sua cota inicial de inundação. Antes, havia idéia de se fazer um açude na cota 135,00 m, situação esta que inundaria uma vasta área, inclusive minas de shelita e grandes plantações de canaúba.

A bacia hidrográfica é de 1.260 quilômetros quadrados, estando prevista a irrigação de 500 hectares de terra. No local da barragem passa o Rio Acauá, que só tem água no "inverno". Não haverá aproveitamento hidrelétrico.

O custo atual para conclusão das obras é de cerca de 70 milhões, havendo já sido aplicados mais de 160 milhões de cruzeiros.

As instalações são magníficas, com máquinas, guindastes, casa de força, casa de hóspedes, armazéns, alojamentos, casas para operários, etc. Um poço cavado em pleno leito seco fornece água ao pessoal que trabalha nas obras de açudagem.

Pela planta existente a barragem terá uma base de 50 metros de largura. A extensão da barragem no coroamento, é de 175 metros, com quatro metros de largura.

A barragem situada no Estado do Rio Grande do Norte dista cerca de 100 quilômetros de Caicó. Está situada a três quilômetros de Currais Novos que é localidade de maiores recursos e onde se encontram as minas de shelita.

O Comando do Grupamento acredita que, em dois anos, possa dar

pronta essa obra cuja construção se arrasta por mais de quarenta anos.

Nos períodos de seca, tudo fica esturricado. Apenas se vêem ligeiras manchas verdes à beira dos açudes e no leito seco do que, na época das chuvas são rios. A inclemência do clima só não é maior, dada a secura do ar e o regime higroscópico da região.

Não resta dúvida que a solução única no Nordeste, é a açudagem para armazenar a água que só aparece em época de chuva, havendo anos em que esta não se digna cair do céu.

Para quem nasceu no sul do país, isso é um grande paradoxo, mas, em verdade, no Nordeste, os rios só são realmente cursos d'água no inverno, ou seja em janeiro e fevereiro, quando chove. Nessa ocasião, de um dia para o outro os rios se enchem e correm em regime torrencial. A seguir, o solo calcáreo e o ar seco, quase imediatamente absorvem a massa líquida que se some das vistas dos habitantes ribeirinhos para o resto do ano. Entretanto, no leito seco dos rios, por vezes, a água pode ser encontrada, desde que se cavem poços ou cimbais.

O problema das secas deve ser enfrentado com decisão; para isso seria interessante e de todo conveniente que fosse planejada a execução de um maior número de pequenos açudes no "Polígono das Secas", pois é preferível a construção de inúmeros pequenos açudes de realização mais fácil e imediata, do que a previsão de meia dúzia de açudes colossais, como é o caso do de Orós, projetado há mais de trinta anos e de Gargalheiras de que fizemos referências acima, cujas obras iniciadas há quarenta anos, até agora não foram concluídas.

e gemem irmãos de Armas, no esquecimento.

De página em página, sentimos o viço agreste, a coragem e o vibrar das baionetas.

Gerações e gerações passam cheias de entusiasmo, vibrantes de ardor impetuoso, pelas fileiras das Forças Armadas — no verdor da mocidade. E, jamais ouvem de seus instrutores e monitores, o nome desse livro recheado de maravilhas. "A Retirada da Laguna".

Obra prima! Palpitante feito!

Muito aquém da colina reservada aos doutores, e a todos os que não pertencem a esta classe vulgar da qual faço parte; eu, contemplo tal obra, e, estranho o motivo de a mesma não fazer parte ao menos do programa do CRAS.

Não! Peço desculpas aos leitores, por ter cometido tamanho erro. Se os luminares da cultura não julgam que essa obra mereça um cantinho

em um programa, por que eu, mísero e plebeu de mentalidade atrofiada, pensei e analisei mal o panorama que se me deparou?

"Retirada da Laguna" — Tesouro secreto, de onde sai um cheiro de sangue; um grito de avante; e o agonizar de um brasileiro!

"Retirada da Laguna" — Serás pela longa cadeia das gerações, um hino de amor; um rosário cívico do soldado!

"Retirada da Laguna" — Os Generais e os grandes Capitães, com uma lente de esmeralda e turmalina, contemplar-te-ão pelos séculos em fora!

"Retirada da Laguna" — Teus heróis podem dormir plácidamente, porque nós, partículas do coração da Pátria, soada a hora que as paixões uivarem mais alto do que a voz dos diplomatas, com os olhos fitos em ti, saberemos lutar!

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. 8)

BRASILIANAS

• Usina de Paulo Afonso

Economia para o país, em 1955, um milhão seiscentos e setenta e cinco dólares em divisas — Forneceu duzentos e dois milhões quinhentos e setenta e dois mil setecentos e dez KWH a Recife, Salvador e Aracaju

A energia elétrica fornecida pelo Sistema de Paulo Afonso, em 1955 (seu primeiro ano de funcionamento), propiciou uma economia de divisas calculada, em números redondos, em 1.676.000 dólares — economia que terá maior crescimento nos próximos períodos.

A Usina Hidrelétrica do S. Francisco foi inaugurada em 15 de janeiro e até o fim do ano havia fornecido 123.462.000 KWH a Recife, 63.417.900 KWH a Salvador, 10.882.940 KWH a Aracaju e 3.809.330 KWH a outros centros, no total de 202.572.710 KWH.

OS CALCULOS DA ECONOMIA

Os cálculos da economia de divisas se basearam no fato de que a energia da região a que Paulo Afonso está servindo vinha sendo gerada em unidades termo-elétricas, utilizando-se como combustível lenha ou óleos "fuel" e "diesel". Os preços desses combustíveis no Recife, em Salvador e Aracaju, em 1955, tinham os seguintes valores médios: "fuel oil", 760 cruzeiros por tonelada; "diesel oil", 1.600 cruzeiros por tonelada e lenha, 120 cruzeiros por tonelada.

DESPESA EM CRUZEIROS

As despesas em cruzeiros para a aquisição desses combustíveis seriam as seguintes: "Fuel oil", 94.700 toneladas, por 72.101,00 cru-

zeiros; "diesel oil", 15.700 toneladas, por 25.120.000; e lenha, 13.750 toneladas, por 1.650.000 cruzeiros, num total de 97.130.000 cruzeiros. O montante de 97.130.000 cruzeiros corresponderia ao desembolso de 2.775.140 dólares para a aquisição de óleos combustíveis importados, se a Usina de Paulo Afonso não estivesse em funcionamento. O compromisso anual da Hidrelétrica de S. Francisco para o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento, juros e amortização do empréstimo de 15.000.000 dólares, é de 1.100.000 dólares. Deduzido o valor desse compromisso, teremos que a Usina de Paulo Afonso propiciou em 1955, uma economia de divisas de 1.675.000 dólares.

PLANOS PARA 1956

Os dados acima foram retirados do relatório elaborado pela Cia. Hidrelétrica do S. Francisco sobre as suas atividades em 1955.

Os planos da empresa para o corrente ano incluem as seguintes obras: Início e desenvolvimento das escavações subterrâneas para a Segunda Casa de Máquinas; prosseguimento do estudo dos Planos Regionais de Eletrificação (conclusão do Plano do Bariri e início do Plano do Rio Grande do Norte e do da região Bonfim-Juazeiro, na Bahia); conclusão da linha de transmissão entre o Recife e Goianinha; Goianinha, Goiana e Morro do Carra-picho; derivação para Mirueira; fornecimento de energia de Olinda, Beberibe, Cia. de Tecidos Paulista e Foforita; linha de transmissão entre o Recife, e Jaboatão e Jacaral, linha da subestação a ser instalada em Jacaral para Escada, Ca-

bo e Vitória; linha de transmissão entre Recife, S. Lourenço, Carpina e Limoeiro; linha de transmissão entre Pesqueira e Belo Jardim, Garuaru, Bezerros e Gravati, Petrolândia e Floresta, Gravata, Itacuruba e Rodelas, Itabaiana, Propriá e Carrapichos, Rio Largo e S. Miguel dos Campos, Rio Largo e Pilar, Delmiro, Água Branca e Mata Grande e Paulo Afonso e Teremoabo.

● Produção extrativa vegetal

Cerca de 288 mil toneladas, no valor aproximado de 2 bilhões e 300 milhões de cruzelros

Em relação ao ano de 1953, a produção extrativa vegetal de 1954 obteve um aumento de 18.120 toneladas, ou sejam 288.775 contra 270.655 toneladas. O valor alcançou, igualmente, sensível aumento, passando de Cr\$ 2.027.641.655,00 para Cr\$ 2.299.138.315,00, de onde resulta o acréscimo de Cr\$..... 271.496.600,00.

Segundo os dados que acabam de ser divulgados pelo Serviço de Estatística da Produção, do Ministério da Agricultura, integram o conjunto os seguintes produtos: ágave, babaçu, borracha, caroá, casca de aúngo, castanhas de caju e do Pará, cera de carnaúba, erva-mate, gomas vegetais não elásticas, guaraná, guaxima, ipecacuanha, licuri, malva, murumuru, Oiticica, paina, piaçava, timbó e tucum.

A borracha figura com 32.183 toneladas, no valor de Cr\$ 688.020.560,00. A seguir, vem o babaçu, com 73.979 toneladas e Cr\$ 474.351.250,00; a erva-mate, com 66.381 toneladas e Cr\$..... 281.401.000,00; a castanha do Pará, com 31.878 toneladas e Cr\$... 281.187.900,00; a cera de carnaúba, com 6.284 toneladas e Cr\$.... 230.203.000,00; a guaxima, com 14.137 toneladas e Cr\$ 89.927.000,00.

Relativamente a 1953, a produção de borracha, caroá, cera de carnaúba, guaxima, licuri e tucum foi inferior a de 1954. Os demais produtos tiveram os seus volumes aumentados, dentre eles a erva-mate, que de 56.640 passou para 66.381 toneladas.

● PETROBRÁS

Amplia-se a frota nacional de petroleiros — Tonelagem de que dispõe — Crescimento de atividades — Adesamento do pessoal marítimo — Colaboração na economia de divisas

Criada pelo Decreto n. 28.050, de 25 de abril de 1950, quando Presidente da República o Marechal Gaspar Dutra, a Frota Nacional de Petroleiros, atualmente superintendida pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Arthur Oscar de Saldanha da Gama, embora lutando com alguma dificuldade de caráter técnico, nesses poucos anos de existência já proporcionou ao país considerável economia de divisas.

TONELAGEM DE QUE DISPÕE

Para movimentar as suas 227.478 toneladas de navios, sem contar com os dois barcos recentemente adquiridos — o "Petrobrás 1" e o "Petrobrás 2" — a Frota conta com 24 unidades, sendo 10 do tipo "Salte", que são empregados na navegação de cabotagem, e 12 do tipo "Europeu", empenhados nas missões de longo curso, há um quadro funcional que não vai além de 1.121 pessoas, das quais 973 exercem atividades marítimas e 148 nos serviços de escritório. Ainda na anterior administração da FRONAPE foi encomendada a construção de mais um navio para o transporte de lubrificantes nos estaleiros da Escócia, e outras encomendas ainda deverão ser feitas, dado o grande desenvolvimento da produção de nossas Refinarias de Petróleo.

TONELADAS TRANSPORTADAS

Em 1955, os navios da Frota transportaram nas viagens de longo-curso, para o Brasil, mais de um milhão e duzentas mil toneladas de óleo; e para o exterior mais de 951.185 toneladas. Nos serviços de cabotagem, o transporte ultrapassou de 575.274 toneladas métricas, o que bem demonstra o vulto da economia proporcionada ao país pela Frota Nacional de Petroleiros notadamente em divisas.

CRESCIMENTO DE ATIVIDADES

Em face do crescente desenvolvimento que se observou na produção das refinarias nacionais, na extração e industrialização de petróleo brasileiro, a direção da Frota, de acordo com o pensamento do Governo Federal, já está preparando um plano para aumentar o número de suas unidades mercantes, que deverá ser acrescido de 180.000 toneladas no mínimo. Conforme é do conhecimento público, o Presidente da República em sua primeira reunião ministerial apresentou à Nação um Plano Nacional de Desenvolvimento, constando do capítulo subordinado aos transportes e comunicações a ampliação da frota de cabotagem, longo-curso e especializada (petroleiros) em 400.000 toneladas.

ADESTRAMENTO DE PESSOAL

Tomando por base a facilidade de percepção dos tripulantes brasileiros, a direção da Frota não se tem descuidado do adestramento do seu pessoal. Assim, além do ensinamento ministrado nos próprios navios, mantém turmas fazendo cursos de combate a incêndios no Centro de Adestramento "Almirante Marques Leão", da nossa Marinha de Guerra".

● Valor e volume da produção agrícola brasileira

Em 1954, o valor da produção agrícola no Brasil alcançou 93.359 milhões de cruzeiros, mais 6.828 milhões que no ano de 1953, segundo dados provisórios do Serviço de Estatística da Produção do Ministério da Agricultura. Três Estados contribuíram com 58% desse total: São Paulo, com 29.354 milhões; Minas Gerais, com 14.559 milhões; e Rio Grande do Sul, com 10.545 milhões de cruzeiros. Se levarmos em conta que o aumento nominal verificado é inferior a 8%, ao passo que teria havido uma redução no poder aquisitivo da moeda de pelo menos 20%, pode-se admitir que o

valor real dos produtos agrícolas seria menor em 1954 que no ano anterior.

Houve, no conjunto do país, um aumento de 4,8% na área cultivada, que passou de 19,6 milhões para 20,5 milhões de hectares. Em São Paulo, apesar da expansão verificada, a área de cultivo no ano passado foi menor que a do ano de 1952. No Rio de Janeiro, Pará, Acre e Amazonas deu-se uma diminuição absoluta da superfície agrícola. Esta se mostra particularmente reduzida no Amazonas, o Estado brasileiro de maior extensão territorial, onde foram cultivados 18.352 hectares, oito vezes menos do que em Sergipe.

O volume físico da produção agrícola brasileira ascendeu, em 1954, a 78,6 milhões de toneladas, superando o ano anterior em 4 milhões de toneladas, ou mais 5,3%. Tomando-se por base as quantidades produzidas, a ordem de colocação dos Estados já não é a mesma determinada pelo valor da produção. São Paulo e Minas conservam os primeiros e segundo lugares, respectivamente com 15,9 e 10,6 milhões; mas Pernambuco, com 8,7 milhões de toneladas, substitui o Rio Grande do Sul na terceira colocação. Vê-se, pois, que a diversificação das culturas nesse Estado sulista favorece a elevação do valor médio da tonelada a 1.627 cruzeiros, enquanto que a predominância da cana-de-açúcar em Pernambuco (74,3% da quantidade) baixa aquele valor a 442 cruzeiros.

● Armazéns e Silos

De acordo com o programa elaborado pela Comissão Executiva da Rede Nacional de Armazéns e Silos, serão construídas em todo o território nacional 153 unidades com a tonelage total de 781.180 toneladas, distribuídas por dezoito Estados, a saber: Piauí, 4 unidades com 12.600 toneladas; Ceará, 6 unidades com 32.600 toneladas; Rio Grande do Norte, 4 unidades com 10.300 toneladas; Paraíba, 8 unidades com 36.500 toneladas;

Pernambuco, 10 unidades com 56.100 toneladas; Alagoas, 5 unidades com 32.600 toneladas; todos na região Nordeste. Região Leste: Sergipe, 5 unidades com 10.800 toneladas; Bahia, com 10 unidades com 57.200 toneladas; Minas Gerais, 15 unidades com 78.000 toneladas; Espírito Santo, 4 unidades com 7.200 toneladas; Rio de Janeiro, 1 unidade com 57.280 toneladas, e Distrito Federal, 1 unidade com 20.000 toneladas. Região Sul: São Paulo, 23 unidades com 165.000 toneladas; Paraná, 18 unidades com 81.200 toneladas; Santa Catarina, 12 unidades com 31.700 toneladas; e Rio Grande do Sul, 11 unidades com 85.000 toneladas. Região Centro-Oeste: Mato Grosso, 3 unidades com 3.600 toneladas e Goiás, 5 unidades com 5.500 toneladas.

A Rêde de Armazéns e Silos se destina exclusivamente à guarda e preservação de cereais, grão leguminosos e tubérculos. O crédito da CERNAS far-se-á através da Diretoria Econômica e Financeira, pelo qual será criada a garantia das safras pacificamente retidas, valendo-se, a princípio, para as operações, da rêde bancária nacional, com desconto no Banco do Brasil, mediante aquiescência da SUMOC e da FIBAN.

A distribuição ficará a cargo da Diretoria de Operações, encarregada da manipulação das safras retidas, mediante distribuição equitativa pelos órgãos armazenadores, e correção das carências das diversas zonas do país e da definição das safras para o mercado exportador, resultante de estatística sempre atualizada dos volumes armazenados.

• Serão acelerados os trabalhos de construção da nova Capital

Estêve, no Palácio do Catete, o Marechal José Pessoa, Presidente da Comissão de Planejamento e Construção da nova Capital Federal, acompanhado do Senador Pedro Lu-

dovio, de Goiás, e do Deputado Israel Pinheiro.

O Marechal José Pessoa, que escrevera uma carta ao Presidente da República, solicitando exoneração do seu cargo, ouviu do Presidente Juscelino Kubitschek a recusa em aceitar o pedido e um apêlo para que prosseguisse no seu patriótico trabalho, acelerando a marcha dos serviços da Comissão.

Após a conferência que manteve com o Chefe do Governo, o Marechal José Pessoa informou que encontrara grande interesse de parte do Presidente da República pela obra de planejamento e edificação da futura sede do Governo e que continuaria à frente desses trabalhos, a eles dedicando todos os seus esforços e entusiasmo. Acrescentou que tôdas as providências para transformação do projeto em realidade estavam sendo encaminhadas. Já existe, inclusive, o projeto-piloto da cidade, onde estão assinaladas as áreas destinadas aos edifícios públicos, zonas residenciais, centros de abastecimento, linhas estruturais básicas, enfim, de tudo quanto é necessário ao perfeito funcionamento de uma grande metrópole moderna.

Informou, ainda, o Marechal José Pessoa, que o Presidente da República lhe manifestara o desejo de que a Comissão de Planejamento e Construção fosse transformada em autarquia, de modo que, enfeixando atribuições específicas e recursos próprios, pudesse, mais eficazmente, levar adiante a sua obra de transcendental importância para o futuro do País.

Finalizando a sua palestra, disse que a transferência da sede do Governo era um imperativo de ordem econômica, social, política e estratégica, no interesse do mais amplo desenvolvimento do País, com vantagens de toda espécie para a coletividade brasileira. Prognosticava que o Governo do Sr. Juscelino Kubitschek de Oliveira iria dar o passo mais definitivo para os trabalhos de construção, informando, ainda, que urbanistas franceses, ingleses e americanos seriam convocados para tra-

balhar em equipe com os brasileiros, em consequência da alta experiência por eles adquirida em matéria urbanística.

● Industriais de automóveis avistam-se com o Presidente da República

Diretores da Mercedes Benz do Brasil e da Damier Benz A.G., de Stugart, Alemanha, foram recebidos em audiência pelo Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira, no Palácio do Catete. Os Srs. Alfredo Jurzykowski e Louis Winkler, Presidente e Diretor Superintendente da Mercedes Benz do Brasil, respectivamente, acompanhados dos Srs. Fritz Konecke e Arnold Wycho-dil, Presidente e Diretor de exportação da Damier-Benz, palestraram com o Sr. Juscelino Kubitschek sobre as atividades da indústria automobilística que dirigem e das suas possibilidades de contribuição ao Plano de Desenvolvimento do Governo, no importante setor de transportes. A subsidiária da Benz no Brasil, instalada em São Bernardo dos Campos, depois de ter superado a fase de fundição de blocos para motor, inicia, no momento, a fase de usinagem de peças e orientará a sua linha de produção no sentido das necessidades mais imediatas no Brasil que são caminhões e ônibus, ficando a produção de automóveis para uma segunda etapa.

● Cubatão já está produzindo água raz

1.300 barris diários na Refinaria Presidente Bernardes — Auto-suficiência do Brasil na produção de solventes

Mais um derivado do petróleo está sendo produzido, em larga escala, no Brasil, graças aos empreendimentos da PETROBRAS.

Sem falar na fábrica de asfalto, que foi posta em funcionamento em fins de dezembro do ano passado, a Refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão, está produzindo água raz, com especificações que podem ser confrontadas, a rigor, com os melhores similares estrangeiros. Por isso mesmo, aquele produto vem obtendo a maior aceitação no mercado brasileiro.

Atualmente, segundo dados já conhecidos, o consumo de solventes no Brasil é da ordem de 310.000 barris por ano. Só a Refinaria Presidente Bernardes está capacitada a fornecer até 390.000 barris anuais, operando apenas 300 dias por ano, pois a produção diária de água raz, com características constantes, tem sido de 1.300 barris.

Além da Refinaria Presidente Bernardes, a de Mataripe e outras particulares produzem também solventes. A produção atual, como se vê, é muito superior ao consumo nacional. Mesmo havendo uma grande expansão de consumo nos anos futuros, a produção nacional de solventes suprirá folgadoamente o mercado brasileiro, sem mais necessidade de importação do produto, e, conseqüentemente, com evidente economia para a balança comercial do país.



Krupp instala-se no Brasil

O Grupo industrial Krupp, da Alemanha, vai instalar em São Paulo fábricas de locomotivas, material ferroviário e agrícola, além de caminhões e outros materiais para a indústria.

Na primeira fase serão invertidos 20 milhões de marcos, correspondentes a 400 milhões de cruzeiros.

Eis o programa da Krupp, a ser desenvolvido por etapas :

- a) fabricação de locomotivas de todo o gênero, a vapor, diesel e elétricas. Rejuvenescimento de locomotivas existentes no país, mas atualmente não prontas para entrar em serviço. Fabricação de peças sobressalentes para locomotivas e de outros materiais ferroviários, agulhas, etc. ;
- b) fabricação de caminhões e peças sobressalentes ;
- c) fabricação de guindaste e instalações de carga para o equipamento de portos, usinas industriais e análogas ;
- d) construção de fábricas de cimento e a sua instalação. Construção de instalações de britagem e de peneiras, bem como de outras instalações para a extração e preparação de minérios, carvão e semelhantes ;
- e) fabricação de escavadeiras de colheres e outras máquinas de terraplenagem ;
- f) construção de instalações de extração, moinhos de óleo, prensas de parafusos sem fim, e outras instalações para o tratamento e a refinação de matérias-primas ;
- g) Em colaboração com a Casa Heinrich Lanz Manuhein, bastante conhecida no Brasil, produção de tratores, bem como fábricas de outras máquinas e instalações para a agricultura ;
- h) colaboração com indústrias já existentes no Brasil e no Estado de São Paulo e incitamento para sua ampliação.

Biblioteca do Exército

Programa editorial para o corrente ano — Será instituído
"Prêmio Pandiá Calógeras"

A direção da Biblioteca do Exército, exercida atualmente pelo Coronel Humberto Peregrino, organizou para o ano em curso, um vasto pro-

grama editorial incluindo as obras vencedoras do prêmio "Tasso Fragoso" distribuído, pela primeira vez, em 1955. Os assuntos que servirão de temas para as próximas edições são vários, entre os quais, história militar, crônicas acerca da participação do nosso país na última guerra, problemas brasileiros, havendo possibilidade de ser publicada uma coletânea de contos de vários autores, sobre motivos da vida militar.

PRINCIPAIS EDIÇÕES

Em primeiro plano estarão as obras recentemente escolhidas no concurso "Prêmio Tasso Fragoso". São elas: "Fronteira em Marcha", do Conselheiro Renato Mendonça, que se colocou em primeiro lugar e as menções honrosas: "A Demografia na Evolução do Brasil", do Coronel Aginaldo Dias Uruguai e "As Duas Paixões de Caxias", de Brígido Tinoco. A seguir, entre outras, estão: "De São João Del Rei ao Vale do Pó", do Subtenente Gentil Palhares; "Conheça o Inimigo", de Roberto Glass e David Davidson; "Território Nacional, Soberania e Domínio do Estado", do General Aurélio de Lira Tavares; "Guerra contra as Repúblicas Unidas do Rio da Prata", do Marechal Luís M. de Lima e Silva; "Compreensão da Unidade Brasileira", do Coronel J. B. Magalhães; "Concepção da Vitória entre os Grandes Generais", do Coronel Dervieu.

MAIS UM PRÊMIO LITERÁRIO

Este ano, a Biblioteca do Exército distribuirá, pela primeira vez, o prêmio "Pandiá Calógeras", no valor de cinquenta mil cruzeiros, destinado ao autor da melhor obra, inédita, sobre estudos brasileiros. O regulamento desse prêmio está sendo elaborado prevendo-se, contudo, que o mesmo será julgado no início do segundo semestre do ano em curso e a sua entrega feita na "Semana da Pátria". A autorização e os recursos para o prêmio "Pandiá Calógeras", 1956, já foram concedidos pelo Ministro da Guerra, General Henrique Teixeira Lott.

Exército suficientemente forte — garantia de segurança adequada

Refutadas as afirmações do General M. Ridgway

GUERRA FRIA CONTRA O COMUNISMO

O Secretário do Exército, Sr. Wilber Brucker, declarou, ante o Clube Nacional de Imprensa, que a administração Eisenhower continua mantendo um exército suficientemente forte para garantir "margem adequada de segurança" na guerra fria contra o comunismo. O Sr. Brucker refutou as afirmações do General Mathews Ridgway, ex-Chefe do Estado-Maior do Exército, de que o exército norte-americano foi sacrificado em benefício do poderio aéreo-atômico dos Estados Unidos. Referindo-se ao atual exército norte-americano, o Sr. Brucker, disse:

"Consideramos que uma força militar altamente móvel de 1.034.500 homens, equipada como esta, com as melhores armas atômicas e não atômicas, que a ciência norte-americana pôde conceber e a indústria norte-americana pôde produzir, é suficientemente grande nas circunstâncias atuais, para nos dar uma margem adequada de segurança."

Acrescentou que o exército tem que ser capaz de formidável expansão em tempo de guerra e que o programa de reserva que a administração tem, para essa finalidade, está dando "alentadores resultados".

Em seguida, frisou que "é um mito perigoso, acreditar que as guerras podem ser ganhas manejando armas de controle remoto, com o simples apêto de botões elétricos.

A decisão final só pode ser obtida por soldados em terra".

Mas, ao mesmo tempo, disse que o Departamento da Defesa decidiu aperfeiçoar ao máximo a capacidade de responder imediatamente no caso de um ataque aéreo-atômico ao país. Disse que o inimigo sabe que "nós podemos e faremos" um contra-ataque devastador, se se verificar tal agressão de sua parte.

Ridgway havia afirmado, há alguns dias, numa série de artigos publicados pela imprensa norte-americana, que a administração do Presidente Eisenhower havia reduzido as forças militares por motivos políticos.

O Sr. Brucker afirma que tal afirmativa não é verdadeira.

Novo caça-submarinos "Seamew"

Pode operar de porta-aviões de escolta ou aeródromos de dimensões reduzidas — Possui asas dobradiças e muitas partes de matéria plástica

Uma empresa britânica de Belfast acaba de construir o mais moderno avião destinado à caça de submarinos. Trata-se do "Seamew", que deverá entrar em serviço muito breve, incorporando-se às esquadrilhas da aviação da Marinha Real e da Real Força Aérea Britânica. A fim de que os demais povos do mundo possam aquilatar das suas características, um "Seamew" realizará, em fevereiro vindouro, uma viagem pelo Oriente Médio e Extremo Oriente, daí prosseguindo até alguns dos maiores países europeus.

O novo caça-submarino é um aparelho de preço módico, que pode decolar depois de uma carreira de menos de 137 metros e diminuir sua velocidade até sessenta nós, para fins de "localização". Os fabricantes do novel avião levaram em conta, também, a sua fácil manutenção e as possibilidades de operar de porta-aviões de escolta ou aeródromos de dimensões reduzidas. O "Seamew" foi construído em cerca de dezessete meses, prazo sem precedentes, compreendidas as datas de terminação do projeto e do primeiro vôo, que foi realizado em agosto de 1953.

Foram utilizados na sua construção muitas matérias plásticas e as pontas das asas são de fibra de vidro. O "Seamew" possui um motor a turbina "Armstrong Siddeley" e, para economia de espaço a bordo do navio de transporte, o avião está provido de asas dobradiças, acionadas mecanicamente.

A nova pensão do montepio militar

A Lei n. 2.314, de 3-IX-54, determina, no art. 1º, que a contribuição para o montepio militar seja sempre igual a um dia de vencimentos; e por isso os militares deverão, a partir de 1 de janeiro do ano em curso, descontar, para o aludido instituto de previdência, um dia dos vencimentos fixados pela tabela da Lei n. 2.710, de 19-I-56. Consequência: ficou automaticamente aumentada a pensão de montepio dos futuros herdeiros, aguardando-se, agora, para que também seja melhorada a dos herdeiros já habilitados, a aprovação, pelo Congresso, do projeto de lei que se acha na Câmara dos Deputados e que tem o n. 4.098-/54.

A tabela abaixo mostra qual será, na forma das leis citadas, a nova pensão do montepio :

POSTOS	Vencimentos mensal Cr\$	Contribuição para o montepio Cr\$	Pensão do montepio Cr\$
General de Exército.....	26.000,00	866,70	13.000,50
General de Divisão.....	23.000,00	766,70	11.500,50
General de Brigada.....	21.000,00	700,00	10.500,00
Coronel.....	17.000,00	566,70	8.500,50
Tenente-Coronel.....	15.500,00	516,70	7.750,50
Major.....	14.500,00	483,40	7.251,00
Capitão.....	13.000,00	433,40	6.501,00
1º Tenente.....	11.500,00	383,40	5.751,00
2º Tenente.....	10.000,00	333,40	5.001,00
Aspirante.....	7.500,00	250,00	3.750,00
Subtenente.....	7.500,00	250,00	3.750,00
1º Sargento.....	6.300,00	210,00	3.150,00
2º Sargento.....	5.700,00	190,00	2.850,00
3º Sargento.....	5.100,00	170,00	2.550,00
Cabo.....	2.600,00	86,70	1.300,50

**"ACIFA", ALMEIDA, COMÉRCIO,
IMPORTADORA DE FERRO E AÇO LTDA.**

SEÇÃO DE VENDAS : RUA DOS ARCOS, 28-42

Tels. : 52-2104 (Rêde Geral) e 22-0409

DEPÓSITO : RUA GENERAL BRUCE, 102

Tels. : 54-0860 e 28-7519

ACO EM BARRAS, VERGALHÕES E LAMINAS PARA PORTAS, CHAPAS DE FERRO, PRETAS, GALVANIZADAS, CORRUGADAS PARA PORTAS, FERRO CHATO, QUADRADO, REDONDO, CANTONEIRAS, ETC., E PERFIS U-L-T-I. LATÃO E COBRE EM VERGALHÕES, BARRAS, CANTONEIRAS E CHAPAS. TUBOS DE FERRO E AÇO, PARA TODOS OS FINS.

ATOS OFICIAIS

Resenha dos atos oficiais de interesse geral do Exército, publicados no "Diário Oficial" do mês de fevereiro do corrente ano

AVISO N. 130-D-1-I — EM 3 DE FEVEREIRO DE 1956

paração da Escola Técnica do Exército.

Proventos dos militares da reserva de primeira classe ou reformados — Reajustamento

("Diário Oficial" n. 37, de 13 de fevereiro de 1956.)

Tendo surgido dúvida com relação à data em que deverá ser feito o reajustamento dos proventos dos inativos militares, que já se achavam na inatividade na data da publicação da Lei n. 2.710, de 19 de janeiro último, declaro, aprovando Parecer da Consultoria Jurídica deste Ministério, que o reajustamento dos proventos dos militares da reserva ou reformados, com base no art. 1º da aludida Lei, deverá ser feito a partir de 1 de janeiro p. findo, de acordo com os arts. 5º e 12, da mencionada Lei e arts. 291 e 290, § 1º, da Lei n. 1.316, de 20 de janeiro de 1951.

Ficam revogadas as demais disposições em contrário.

("Diário Oficial" n. 33, de 8 de fevereiro de 1956.)

* *

PORTARIA N. 296 — DE 8 DE FEVEREIRO DE 1956

O Ministro de Estado dos Negócios da Guerra, de acordo com o parecer do Departamento Técnico e de Produção e com o que propõe o Estado-Maior do Exército em seu Ofício n. 185-C, de 3 de fevereiro de 1956, resolve fixar para o corrente ano 8 (oito) vagas para oficiais estrangeiros, no Curso de Pre-

AVISO N. 158 — DE 10 DE FEVEREIRO DE 1956

1 — Ficam dispensadas de registro sumário as firmas que, no fabrico de produtos não controlados por este Ministério, somente fizerem uso das substâncias abaixo discriminadas:

- a) acetona;
- b) ácidos clorídicos ou muriáticos e sulfúrico;
- c) alumínio em pó ou limalha;
- d) carbonato de sódio (barrilha ou soda);
- e) enxofre;
- f) glicerina;
- g) hidróxido de sódio (soda cáustica);
- h) salitre do Chile, para agricultura;
- i) tetracloroetano;
- j) tetracloroetileno.

2 — Aplicam-se as exigências do Decreto n. 1.246, de 11 de dezembro de 1936, para o fabrico, importação e manipulação, quando essas substâncias forem empregadas na obtenção de outros produtos controlados.

3 — Fica revogado o Aviso número 1.601, de 28 de junho de 1945.

("Diário Oficial" n. 39, de 16 de fevereiro de 1956.)

**PORTARIA N. 300 — DE 10 DE
FEVEREIRO DE 1956**

O Ministro de Estado dos Negócios da Guerra resolve, de acordo com o art. 25 do Regulamento de Administração do Exército, aprovado pelo Decreto n. 2.251, de 9 de novembro de 1938, conceder a partir de 1 de fevereiro do corrente ano, autonomia administrativa ao Colégio Militar de Belo Horizonte, criado pelo Decreto n. 37.879, de 12 de setembro de 1955.

("Diário Oficial" n. 39, de 16 de fevereiro de 1956.)

**LEI N. 2.738 — DE 20 DE
FEVEREIRO DE 1953**

Dispõe sobre o afastamento do oficial que se revelar incompatível com o exercício de suas funções, quer em situação normal, quer por ocasião de provas de instrução, de manobras ou operações de guerra, e dá outras providências.

("Diário Oficial" n. 44, de 22 de fevereiro de 1956.)

**(*) PORTARIA N. 377 — DE
21 DE FEVEREIRO DE 1955**

O Ministro de Estado dos Negócios da Guerra, de acordo com o que propõe o Estado-Maior do Exército em seu Ofício n. 213-C, de 10 de fevereiro de 1956, e tendo em vista a necessidade de rearticular os cursos de praças da Es.I.E. para atender às novas qualificações militares, resolve:

1) Revogar os arts. 5º, 8º, 9º e 11 das Instruções de que trata a Portaria n. 81, de 17 de maio de 1949;

2) Aprovar a nova redação dos artigos acima citados e constantes das "Alterações das Instruções para o funcionamento da Es.I.E.", que com esta baixam.

("Diário Oficial" n. 46, de 24 de fevereiro de 1956.)

(*) As alterações das Instruções a que se refere a presente Portaria, serão publicadas no Boletim do Exército.

**DECRETO N. 38.773 — DE 24 DE
FEVEREIRO DE 1956**

Altera dispositivos do Decreto n. 28.368, de 17 de fevereiro de 1949

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o inciso I do art. 37, da Constituição Federal, decreta:

Art. 1º. Passam a ter a seguinte redação os dispositivos abaixo, do Decreto n. 28.368, de 17 de fevereiro de 1949:

A) letra c) do art. 2º:

"c) Departamento Técnico — Constituído por um Diretor Técnico e as seguintes Comissões Desportivas, compostas de três oficiais o mais antigo como Presidente, todos nomeados na forma dos Secretários, com exceção da Comissão Geral de Hipismo que será constituída pelos Presidentes de quatro Subcomissões, as quais serão integradas por três membros, o mais antigo como Presidente, também nomeados na forma dos Secretários:

1 — Comissão de Atletismo e Jogos;

2 — Comissão de Tiro;

3 — Comissão de Esgrima;

4 — Comissão de Desportos Aquáticos (Remo, Natação e Polo Aquático);

5 — Comissão Geral de Hipismo (Subcomissão de Salto, Subcomissão de Polo, Subcomissão de Exterior e Cavalo d'Armas e Subcomissão de Adestramento).

6 — Comissão de Pentatlo;

7 — Outras que forem necessárias ser criadas."

B — Item II, do art. 7º:

"II — As Comissões e Subcomissões Desportivas:

a) organizar o Calendário anual na parte referente aos respectivos desportos, encaminhando-o ao Diretor Técnico com os necessários orçamentos;

b) organizar os programas das diversas competições previstas no Calendário, fixando as condições de inscrição, títulos e prêmios;

c) arquivar as súmulas das diversas competições, remetendo ao Diretor Técnico um relatório com os nomes dos participantes e resultados obtidos;

d) solicitar a aquisição do material necessário às competições;

e) manter em dia a lista dos recordistas do Exército, em seus desportos, e instruir, com a documentação necessária, o pedido de homologação de qualquer recorde;

f) organizar a parte do relatório anual referente ao seu desporto, remetendo-o ao Diretor Técnico;

g) arquivar a documentação referente a seus desportos.

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 24 de fevereiro de 1956; 135º da Independência e 68º da República.

JUSCELINO KUBITSCHER,
Henrique Lott.

("Diário Oficial" n. 48, de 27 de fevereiro de 1956.)

AVISO N. 204 — DE 22 DE FEVEREIRO DE 1953

Considerando que ainda persistem as razões constantes do Aviso n. 804-D2-E, de 20 de novembro

de 1952, e de acordo com o que propõe o Estado-Maior do Exército em Ofício n. 137-A, Res., de 16 de fevereiro de 1956, resolvo prorrogar para o ano de 1956 a vigência do supra citado Aviso n. 804-D2-E-52.

("Diário Oficial" n. 48, de 27 de fevereiro de 1956.)

* *

AVISO N. 300 — DE 23 DE FEVEREIRO DE 1956

Medalha de Distinção — Recomendação

A Fim de atender à solicitação do Ministério da Justiça e Negócios Interiores, recomendo aos Senhores Chefes do EME e de Departamentos, Cmts. de ZM, Grandes Unidades e Unidades, Diretores e Chefes de Repartições e Estabelecimentos que dos processos para a concessão da Medalha de Distinção deve constar cópia autêntica do relatório do IPM porventura instaurado e do qual conste, em detalhe, a ação do interessado; na sua falta, esse documento poderá ser substituído por declarações, tomadas por termo, em separado, de duas testemunhas, com pormenores das particularidades de que se revestiu o ato, de modo a dar maior realce ao "risco de vida", condição essencial para a obtenção do referido prêmio.

("Diário Oficial" n. 48, de 27 de fevereiro de 1956.)

COLABORAM NESTE NÚMERO :

Almirante Robert Carney.

General J.M. Gavin.

Professor Henri Piéron.

Professor Glycon de Paiva.

Embaixador Mario Magalhães.

Dr. R. de Oliveira Campos.

Coronel A. Linhares de Paiva.

Major Fernando A. Moreira Barbosa.

Capitão Fernando Gonçalves.

Capitão Sílvio do Vale Amaral.

Sargento Geraldino Maronês.



É permitida a reprodução total ou parcial dos artigos publicados nesta Revista, desde que seja citada a fonte

Cr\$ 10,00

S. G. M. G.
IMPrensa MILITAR
RIO DE JANEIRO — 1936