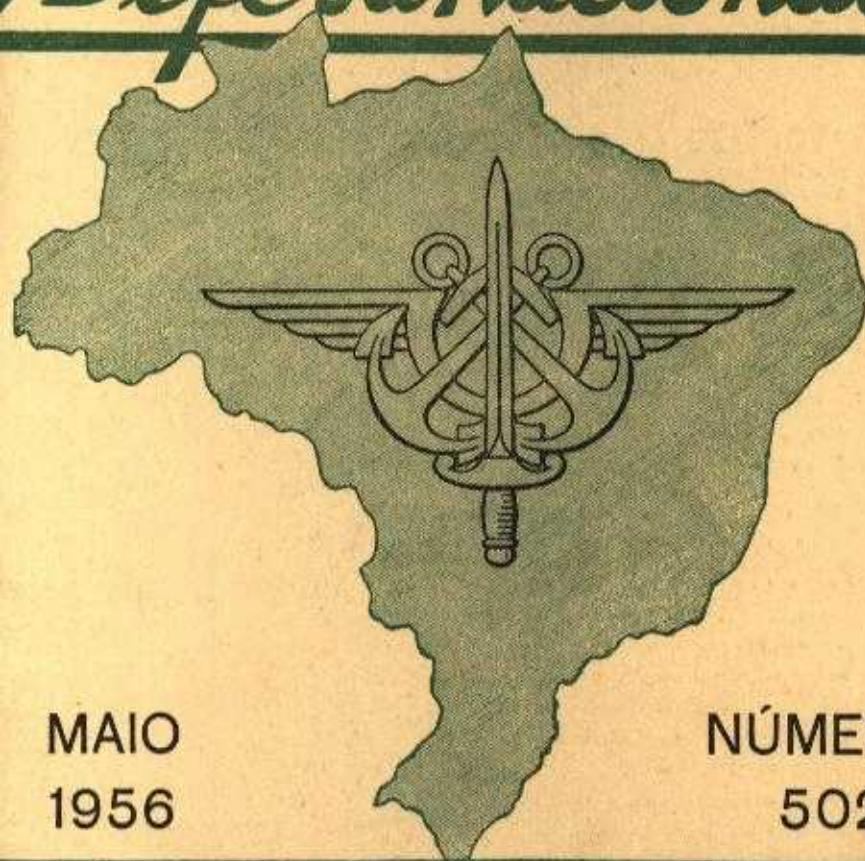


E Defesa Nacional



MAIO
1956

NÚMERO
502

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, MAIO DE 1956

N. 502

SUMÁRIO

CULTURA PROFISSIONAL

Págs.

- Alguns elementos de base na organização do Exército — Gen. Ignácio José Veríssimo 3

- Missões da Engenharia nas guerras do futuro — Conferência do Gen. G.N. Tuck, publicada na revista "Royal Engineer Journal" (Inglaterra) e traduzida pelo Ten.-Cel. Fernando A. Moreira Barbosa 13

- Um exemplo típico de combate à noite — Coronel S.L. Marshall — Transcrição da revista norte-americana "The Combat Forces Journal" 27

- Normas-padrões de ação — Cel. Manoel Joaquim Guedes 39

- Fortificações do Distrito Federal e do Estado do Rio de Janeiro — Cel. Aníbal Barreto 43

- Breve histórico do pára-quedas e das primeiras operações aeroterrestres — Maj. Elber de Mello Henriques 55

CULTURA GERAL

- A situação econômico-financeira do país — Discurso do Exmo. Sr. Ministro da Fazenda em Belo Horizonte 61

- Como vimos o Departamento dos Correios e Telégrafos — Ten.-Cel. Gerardo Lemos do Amaral 67

- Aspectos de nossa economia agrária — Ten.-Cel. Sículo Rodrigues Perlingeiro 81

DIVERSOS

- A criação de uma Carteira de Seguro Social no Exército — Anteprojeto de Lei da C.E.S.S.E. 87

- Instituto Brasileiro do Café 89

Efemérides:

- 1 de maio — Dia do Trabalho 93

- 8 de maio de 1945 94

- 13 de maio — Abolição da escravatura 95

- 24 de maio — Batalha de Tuluti 96

- Congresso das Polícias Militares — Anteprojeto de Lei Básica, em substituição à Lei n. 192, de 17-1-836, elaborado por ocasião do Congresso das Polícias Militares, realizado em São Paulo no ano passado 97

BRASILIANAS

- Exportação brasileira em 1955 — Armazéns e silos: nove unidades de 10 mil toneladas nas zonas agrícolas — Diferença de preços entre combustíveis importados e os produzidos no país — Construção de rodovias na Bahia — Está em São Paulo a maior produção agrícola do país — Mecanização agrícola — Mais gás liquefeito, menos florestas devastadas — Continuam bem menores as importações de combustíveis pelo porto de Santos — Será o Brasil auto-suficiente em fertilizantes nitrogenados — Companhia Vale do Rio Doce. Incremento à produção e exportação de minério de ferro 103

NOTICIARIO MILITAR

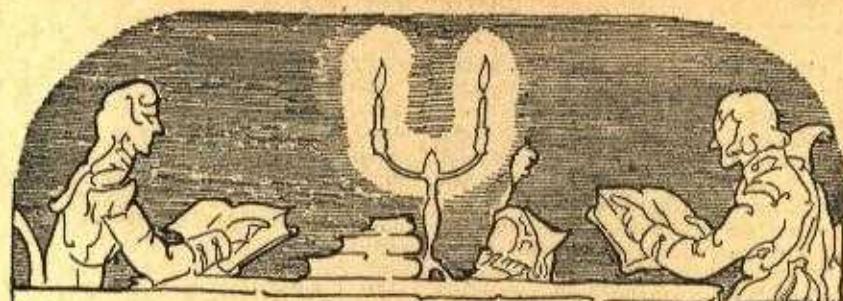
- A crise internacional no Oriente Próximo — Gen. Manoel I. Carneiro da Fontoura 113

ATOS OFICIAIS

- Resenha dos principais atos oficiais de interesse geral do Exército, publicados nos D.O., do mês de março do corrente ano 115

MINISTÉRIO DA GUERRA
BIBLIOTECA DO EXÉRCITO

DATA / N.º
27/3/56 3.213 b



CULTURA PROFISSIONAL

ALGUNS ELEMENTOS DE BASE NA ORGANIZAÇÃO DO EXÉRCITO

General IGNACIO JOSE VERISSIMO

I — A organização do Exército deve-se basear em duas grandes necessidades :

a) possuir uma estrutura apta a conservar os seus elementos animicos (oficiais e sargentos) no mais alto grau de interesse profissional ;

b) possuir uma estrutura capaz de lhe dar o máximo de eficiência como elemento combativo.

II) Como conservar a parte animica do Exército em alto grau de vitalidade profissional ?

1. Criando-lhe o orgulho do uniforme :

Orgulho que não emerge do militar como um sentimento de jatância ou afetação. Mas que, ao contrário, ele recebe de fora. Que vem dos seus pares. Que emana de seu círculo profissional. E lhe empresta um crédito especial. Um destaque moral na sociedade em que vive. Algo de distinto que lhe toca através do uniforme.

Mas como esse uniforme é apenas um sinal exterior de sua classe

— aquela distinção, aquele crédito, aquél destaque pode-se fazer no sentido de um acréscimo à sua dignidade pessoal ou, ao contrário, no abastardamento dela.

Será acréscimo quando o grupo profissional fôr honrado. Terá efeito de abastardamento quando esse grupo consentir, em seu seio, chefes e subordinados cuja vida moral é fronteiriça do crime.

Por isso, não basta entre nós o RDE e o Código Penal e não basta também que o nosso comportamento se meça através de provas. Porque impõe-se, ao lado delas (e com o mesmo valor na defesa moral do Instituto) que os seus membros gozem de crédito, de conceito moral. Para exemplificar cito o fato de um tenente pederasta, que todos sabiam pederasta, que todos depuseram em I.P.M. declarando francamente a sua suspeita em torno de seu comportamento moral e foi absolvido (o que quer dizer considerado idôneo para permanecer no Exército) em Conselho de Justifi-

cação porque, esse Conselho exigia provas, isto é, fatos testemunhados. E assim mantemos em nosso seio inúmeros ladrões, bêbados, pedrastas, chantagistas, moedeiros falsos, etc., como se isso não tocasse o nosso crédito e não abastardasse o nosso uniforme.

Some-se a isso os oficiais e sargentos que, sem deixar a atividade funcional, se metem em política e tomam atitudes contrárias ao Exército, associando-se a comunistas e aos grupos políticos que nos combatem.

Por tudo isso precisamos de um Tribunal de Honra servido por um Código de Honra. Tribunal organizado de tal maneira que seja impossível, no organismo Exército, a coexistência do aventureiro, do que transformou o seu uniforme em propriedade privada.

Porque no Exército só pode existir um tipo de indivíduo :

— aquél que é digno e que engaja o seu coração, o seu tempo, a sua vida, ao serviço da Pátria.

Servir no Exército em primeiro lugar. Fora do Exército quando a função, tendo caráter de função pública, esteja no nível de sua dignidade hierárquica.

2. Fazendo com que as promoções constituam um sistema : e não permitam a intervenção dos critérios individuais, das preferências de ordem afetiva, das escolhas por influências políticas.

É evidente que enquanto a promoção for um susto : enquanto na discutível escolha dos melhores — abastardarmos — pela preterição, um grande número de oficiais e sargentos, nós só conseguiremos uma coisa : quebrar estímulos e transformar um sem número de oficiais e sargentos em homens marginais ao Instituto.

Na realidade o merecimento não existe por si só de forma intrínseca. Existe em ação social, em função de espaço e tempo. E a prova é a Retirada da Laguna onde o merecimento social era apenas conhecimento do terreno que ia de Laguna a Nioac.

E quem o tinha ?

Era o cultíssimo Taunay ou o analfabeto Guia Lopes ?

Logo, no Exército, que forma uma comunidade de especializações e de tarefas — não pode haver medida para valores intrínsecos. Mas, sómente medidas para valores sociais. Valores que no caso da tropa de infantaria pode estar num maior de poucos recursos intelectuais mas grande instrutor, grande disciplinador, hábil condutor de homens. E como poder compará-lo a um outro que não tendo aquelas qualidades é, entretanto, um ótimo oficial de Estado-Maior, um espírito criador, um homem afeito aos problemas de tática e estratégia ?

— Pois ambos não têm valores sociais grandes ?

— Pois ambos não cooperam para a eficiência do Exército como um todo ?

No entanto essa dificuldade de confrontar merecimentos não é considerada em nossa Lei de Promoções. Lei que mede merecimentos em função de cursos, de medalhas, de brilho intelectual e quase sempre coloca o oficial de Estado-Maior, em nível superior ao seu par da tropa. E assim ela falhara nas Fábricas, nas Escolas, nos Gabinetes e em toda parte.

Tenhamos pois a certeza de que, pelas leis atuais, quando premiamos o esforço de um, castigamos no mínimo 10.

E os desmoralizamos diante da família, dos amigos, de si mesmos. E, em consequência, os fazemos, dia em diante, desencantados profissionalmente.

E quem ganha com essa situação ?

— O Exército ?

Não. Porque ele, como coletividade, não vive das palmeiras nem dos capins. Vive da média formada pelos arbustos. Desses elementos de centro, de harmonia, de equilíbrio, que constitui o militar médio, o militar que pelo seu saber, suas qualidades de espírito público, seu orgulho profissional entra, para o esforço coletivo, como fator soma. E, no entanto, quatro vezes por ano, estamos criando, em inúmeros corações, as condições contrárias :

a queixa, o ressentimento, o desengano, o espírito subtração.

Mas o erro de nossa Lei de Promoções não está só em buscar descobrir valores intrínsecos quando ao Exército só valem valores de conjunto.

Está em tomar para medida de valores os elogios constantes das alterações escritas, os graus de curso, as medalhas, as comissões, etc.

Isto é, tomar para medida de valores, registros que resultam de inúmeros julgamentos, de inúmeras preferências ou antipatias individuais, dos critérios humanos os mais dispares.

E fica cada militar à mercê desse bom ou mau julgamento como elemento de comparação entre ele e os seus pares.

Por isso é preciso repetir — o conceito já bastante generalizado entre nós de que sendo difícil *recrutar os melhores* — a lei só deve se preocupar em *excluir os piores*. E isso porque esses são conhecidos. Aparecem. Revelam-se.

3. Evitando que o oficial ou o sargento sejam elementos econômicos de procura — que é o caso atual em que a ausência de apoio médico, de educação, de moradia, de alimentação, de diversão, etc., faz o militar participar, das mesmas dificuldades existentes no mercado de gêneros, de medicamentos, de tratamento sanitário, de moradia, etc. E participar nesse mercado com o seu poder aquisitivo todo o dia alterado para menos e reajustado de espaço a espaço.

É então problema de Serviço Social — com "S" grande. Serviço que a comissão que chefei planejou e apresentou ao Ministério da Guerra, em 1951. Mas que, até hoje, não atingiu o Parlamento. Nela se resolvia:

a) o problema das casas de garnição;

b) o da casa própria;

c) o das pensões — dando a estas duas condições inexistentes na atual:

— a possibilidade de cada militar (mediante cotas de promoção e um tempo de carência) concorrer para

qualquer pensão acima de seu posto;

— a adaptação contínua da pensão ao custo da vida, fazendo-a igual a 3/4 do salário da ativa e desse modo, dando a cada um de nós, a certeza moral que o poder aquisitivo da pensão deixada aos herdeiros, seria atualizada quando houvesse, no Exército Ativo, um aumento de salário;

d) o problema de apoio à saúde;

e) o de amparo ao militar (ou membro da família) que, pela idade ou pela saúde, se tornasse um dependente familiar. Problema resolvido pelo Lar Militar segundo as bases propostas;

f) problema de apoio à alimentação;

g) problema dos seguros coletivos — permitindo pelo baixo custo do prêmio que esse seguro não excedesse a Cr\$ 1,00 mensal por conto segurado;

h) problema do seguro de reforma — em que se tornava possível um militar ao atingir 35 anos de serviço e deixar a ativa receber uma alta quantia como prêmio de seus serviços;

i) problema do divertimento em que se estudava meios econômicos do militar viajar e fazer férias.

E, assim, sem Serviço Social, seremos sempre participantes da procura econômica. Logo vítimas de toda a oscilação dos mercados e das possibilidades de oferta desse mercado. Oferta casa, oferta apoio à saúde, oferta alimentação, oferta educação, etc., etc. Oferta que muitas vezes é apenas questão de dinheiro (caso das grandes cidades) mas que, na maioria delas, se caracteriza pela impossibilidade de se realizar essa oferta (caso das guarnições colocadas em cidades pequenas, onde falta o hospital, a escola, a casa confortável, etc.).

E assim o aumento de vencimentos não resolve o problema. Apesar de melhora, de tempo a tempo, e em prazo curto, o poder aquisitivo do militar — mas, não o torna um ajustado social porque, sempre e sempre, ele se achará incluído na luta da procura e em concorrência com gente de muito maior poder

aquisitivo que ele (caso dos grandes centros) ou com o dinheiro na mão e sem casa digna para morar, sem colégio correspondente para os filhos, sem meios de apoio à saúde da família, etc., etc. (que é o caso geral das cidades pequenas).

A. Fazendo com que os quadros (oficiais e sargentos) tenham estímulo em permanecer na atividade e só a deixem para a reforma:

Hoje dá-se justamente o contrário — porque toda a legislação e todas as normas que regem a vida dos quadros ativos constituem um convite permanente à fuga para a reserva.

No entanto, esse mesmo Exército que não se arrecaia de gastar vultosas quantias para pagar gente moça em casa — está com a maioria de suas viaturas indisponíveis e com reduzidíssimo número de cavalos velhos.

E mais, está renovando, dia a dia, os seus quadros, o que quer dizer, perdendo, sem nenhum cuidado, o imenso capital que representa para ele, um oficial e um sargento.

Oficial que ele formou na Academia Militar; que aperfeiçoou nas Escolas de Especialidades e na EAO; que pagou para frequentar cursos no estrangeiro e ser adido militar; que diplomou como técnico ou como oficial de Estado-Maior, etc.

Sargento que também ele formou, aperfeiçoou em cursos e selecionou como valor moral, etc.

Eis aí o que o Exército dilapida mercê das chamadas Leis de Inatividade. Mas não param aí os prejuizos que o Exército sofre com elas pois, paralelamente, aos prejuizos

— que têm relação com as quantias vultosas que consumimos (e vamos cada vez mais consumir) com os inativos;

— e as que têm relação com a perda continua de pessoal habilitado que emigra para a reserva, há os prejuizos morais do abastecimento das funções de chefia.

Há o fato (creio que único entre as organizações militares) de transformarmos o posto em objeto de prêmio. E sem nenhum pudor, sem

nenhum arrependimento, sem nenhuma parcela de acanhamento — fabricamos, por decreto, marechais intendentes, generais-de-exército veteranários e generais de todas as graduações.

E temos capitães e até maiores músicos. Dessa forma, se amanhã, para premiar um enfermeiro o promovermos a médico operador, ninguém se escandalize.

O fato tem precedentes semelhantes nessa descarada legislação que nos humilha pelo abastardamento de nossas funções e nos torna um instituto sem finalidade política. Instituto Asilo de Beneficência e cujo destino da guerra, e cuja missão precipua de preparo para a guerra — é concepção secundária.

Acrescente-se a essa ignomínia o fato de que esses milhares de marechais e generais não terão, na mobilização, função para eles.

Que ficarão parados no interior. Que acentuarão, com a sua presença, a inutilidade e nocividade do instituto do Exército.

Qual será a solução?

a) Criar um quadro de oficiais da reserva;

b) Só promover para a reserva quando houver vaga nesse quadro;

c) Não permitir a possibilidade da reserva com menos de 30 anos de serviço;

d) Nem promover para a reserva ao posto de general senão os técnicamente idôneos e a esse posto;

e) Modificarmos o nosso Código de Vencimentos de modo que — o sargento e o oficial — não dependam da promoção para ascender, em poder econômico, na vida.

Caso dos sargentos:

— enquadrando a vida do sargento em oito faixas de atividades:

Faixa 1 a 4 — Atividade na tropa ou em funções de grande desgaste físico — Idade-limite, 45 anos. Nessas faixas o sargento deveria atingir, em vencimentos, o correspondente a subtenente.

Faixa 5 — ainda na ativa e faixas 6 e 7 já na reserva — atividade como burocrata ou em função equivalente de pequeno desgaste físico.

Idade-limite, 60 anos. Nessas faixas o sargento deveria atingir, em vencimentos, o correspondente a capitão.

Faixa 8 — reformado com os vencimentos de capitão.

A idéia pressupõe que o sargento — quer na ativa quer na reserva — não passe do posto de subtenente. Seus vencimentos é que seriam de postos superiores. Assim:

Sargentos arregimentados ou com funções de grande desgaste físico:

Faixa 1 — até o limite de 25 anos — vencimentos de 3º sargento;

Faixa 2 — entre 25 e 30 anos — vencimentos de 2º Sargento;

Faixa 3 — entre 30 e 37 anos — vencimentos de 1º sargento;

Faixa 4 — entre 37 e 45 anos — vencimentos de subtenente.

Sargentos de atividade burocrática, em serviços de oficinas ou correlatos — ou de funções de pequeno desgaste físico:

Faixa 5 — entre 45 e 50 anos — vencimentos de 2º tenente;

Faixa 6 — entre 50 e 55 anos — vencimentos de 1º tenente;

Faixa 7 — entre 55 e 60 anos — vencimentos de capitão;

Por fim a última faixa (Faixa 8) — corresponderia a reforma no posto de capitão.

As vantagens do sistema são as seguintes:

1) dar ao sargento a certeza de que a sua vida econômica (o que quer dizer a de sua família) não seria função de carreira — mas de uma sistemática função de tempo;

2) aproveitaria as diferentes funções dos sargentos (de tropa, burocráticos, especialistas, etc.) de acordo com as suas possibilidades fisiológicas. Os mais moços sempre em serviço de grande desgaste físico. Os mais idosos em serviços em que esse desgaste fosse menor (burocracia de QG, de estabelecimentos, em oficinas — como rádios de rede geral, etc.).

E não como hoje, em que, mercê das inúmeras qualificações, temos homens mocissimos batendo a máquina num QG e homens já de quase 50 anos — enquadrados nos

pesados serviços das unidades combatentes.

3) Evitava o mandar para casa, a custa do Estado, como se faz hoje, sargentos com 25 anos de serviço, promovidos a oficial. O que quer dizer com muita saúde para não ser pensionista do Estado e sem competência técnica para o posto que lhe deram.

4) Evitaria que o Ministério da Guerra lançasse mão de um sem número de funcionários civis — regidos por Estatutos civis e à margem completamente do organismo Exército.

5) Manteria — por largos anos — o sargento unido ao Exército — Em contacto com o seu meio, em comunhão afetiva e moral com él. E não como hoje, em que, como elemento da reserva, él é evidentemente um marginal à sua classe.

6) Evitaria a célebre "compulsória" que é uma concepção que subordina o aproveitamento do militar às funções de combatente. E m e d e , esse aproveitamento, em idade pôsto.

Mas no Exército não existem apenas as funções combatentes. Há também as de administração que envolvem todos os serviços nos QG, nas fábricas, nos estabelecimentos, em escolas, etc.

Por isso admitir (como faz a legislação em torno da compulsória) que um sargento — deve ser compulsado — (isto é, deve ir para casa ganhando dinheiro quando atinge certos limites de idade),

3º Sargento — limite, 48 anos;

2º Sargento — limite, 48 anos;

1º Sargento — limite, 50 anos;

Subtenente — limite, 50 anos;

é aceitar, "a priori", que no Exército só há escalão de combate. Que fora desse escalão é inútil aproveitar, em outros serviços, o militar que atingiu, em seu posto, a idade compulsória.

E impressionados com esse aproveitamento antieconômico — do elemento homem entre nós — admitemos como "incapaz para o serviço do Exército" — um oficial ou um sargento que perdeu a mão, uma perna, um olho. Como se, nesse Exército, não existissem muitíssimo

mas outras funções em que esse militar poderia continuar a ser útil.

7. E por fim evitariamos o quadro de oficiais auxiliares — QAO — que pesa no orçamento e que não permite aproveitar o homem em função compatível com a sua capacidade cultural.

Sargento :

Ativa :

Faixa 1 — Até 25 anos — Vencimentos de 3º sargento.

Faixa 2 — Até 30 anos — Vencimentos de 2º sargento.

Faixa 3 — Até 37 anos — Vencimentos de 1º sargento.

Faixa 4 — Até 45 anos — Vencimentos de tenente e subtenente.

Faixa 5 — Até 50 anos — Vencimentos de 2º tenente.

Funções que exigem grande desgaste físico — Faixas 1 a 4.

Funções que exigem pequeno desgaste físico — Faixas 5 a 7.

Reserva :

Trabalha em trajes civis :

Faixa 6 — Até 55 anos — Vencimentos de 1º tenente.

Faixa 7 — Até 60 anos — Vencimentos de capitão.

Reforma :

Faixa 8 — Vencimentos de capitão.

Estenda-se o critério aos oficiais e se evitarão, desde logo, duas coisas :

a) a corrida atrás das promoções com todo o cortejo de injustiças e degradações morais;

b) as leis de compulsória fixadas em idade pôsto, que são, como vimos, antieconómicas.

Porque poder-se-ia organizar para cada pôsto — à semelhança do que se fez para os sargentos, faixas de atividades, correspondentes às funções que exigem desgaste.

Fazendo assim teríamos, ao lado dos quadros da ativa e trabalhando para o Exército, os quadros da reserva.

Tomemos o exemplo de um capitão :

Faixas 1 e 2 — atividades na tropa ou em função de grande desgaste

físico. Idade-limite — 45 anos. Nestas faixas o capitão atingiria, em vencimentos, o correspondente a maior.

Faixa 3 ainda na ativa e faixa 4 já na reserva — atividade em função administrativa. Idade-limite — 60 anos. Nestas faixas, o capitão poderia atingir, em vencimentos, o correspondente a tenente-coronel.

Faixa 5 — Reformado com os vencimentos de tenente-coronel.

A idéia pressupõe que o capitão quer na ativa, quer na reserva, não passe do posto de capitão. Seus vencimentos é que seriam de posto superior.

Capitão :

Ativa :

Funções que exigem grande desgaste físico :

Faixa 1 — Até 25 anos — Pôsto de capitão — Vencimentos de capitão.

Faixa 2 — Até 45 anos — Pôsto de capitão — Vencimentos de major.

Funções que exigem pequeno desgaste físico :

Faixa 3 — Até 52 anos — Pôsto de capitão — Vencimentos de tenente-coronel.

Reserva :

Funções que exigem pequeno desgaste físico :

Faixa 4 — Até 60 anos — Pôsto de capitão — Vencimentos de tenente-coronel.

Reforma :

Sem função :

Faixa 5 — Pôsto de capitão — Vencimentos de tenente-coronel.

E assim teríamos :

— faixas para os maiores, cujos vencimentos-limite a partir da faixa 3 seria o de coronel;

— faixas para os tenentes-coronéis, cujos vencimentos-limite seriam, a partir da faixa 3, os de general de brigada;

— faixa para os coronéis, cujos vencimentos-limite, a partir da faixa 3, seriam os de general de divisão;

— faixa para os generais de brigada, cujos vencimentos-limite, a

partir da faixa 3, seriam os de general de exército;

— faixa para os generais de divisão, cujos vencimentos-limite, a partir da faixa 3, seriam os de marechal;

— faixa para os generais de exército, cujos tempos e vencimentos seriam iguais aos dos generais de divisão.

Major :

Ativa :

Funções que exigem grande desgaste físico:

Faixa 1 — Até 42 anos — Pôsto de major — Vencimentos de major.

Faixa 2 — Até 50 anos — Pôsto de major — Vencimentos de tenente-coronel.

Funções que exigem pequeno desgaste físico:

Faixa 3 — Até 56 anos — Pôsto de major — Vencimentos de coronel.

Reserva :

Funções que exigem pequeno desgaste físico (Trabalha em trajes civis):

Faixa 4 — Até 60 anos — Pôsto de major — Vencimentos de coronel.

Reforma :

Faixa 5 — Vencimentos de coronel.

Tenente-Coronel :

Ativa :

Funções que exigem grande desgaste físico:

Faixa 1 — Até 45 anos — Pôsto de tenente-coronel — Vencimentos de tenente-coronel.

Faixa 2 — Até 52 anos — Pôsto de tenente-coronel — Vencimentos de coronel.

Funções que exigem pequeno desgaste físico:

Faixa 3 — Até 58 anos — Pôsto de tenente-coronel — Vencimentos de general de brigada.

Reserva :

Funções que exigem pequeno desgaste físico (Trabalha em trajes civis):

Faixa 4 — Até 60 anos — Pôsto de tenente-coronel — Vencimentos de general de brigada.

Reforma :

Faixa 5 — Vencimentos de general de brigada.

E assim para todos os outros postos.

E como refletiria nas promoções este sistema?

Admitindo :

a) que o militar ocuparia na sua vida militar dois quadros: o da ativa enquanto estivesse nas faixas 1, 2 e 3, faixas da ativa e o da reserva na faixa 4;

b) que o militar poderia solicitar, após 30 anos de serviço, a sua passagem para o Quadro da Reserva, permanecendo nesse quadro até o limite de tempo fixado pela faixa 4 — vencimentos que tinha ao deixar o Exército;

c) que os generais — além da idade e limite de permanência na ativa, não poderiam permanecer mais que 10 anos como generais da ativa, somados todos os tempos de cada pôsto;

d) que na reserva houvesse, em matéria de vencimentos, a seguinte variação:

— o integral do pôsto, fixado na faixa 4, quando em função no Exército;

— o do pôsto fixado nessa faixa menos 30 % quando inaproveitado nêle;

e) que na reforma (atingida por idade ou incapacidade física a qualquer serviço no Exército) o militar:

— que saisse do serviço do Exército teria os vencimentos integrais do pôsto fixado a partir da faixa 4.

— e o que saisse da reserva mas fora do serviço do Exército teria os vencimentos dessa faixa menos trinta por cento.

Enfim, o problema é fazer com que o Exército possa aproveitar os seus sargentos e os seus oficiais até a idade de passagem para a situação de reformados.

É evidente que o sistema:

1) permite dar ao militar um aproveitamento total no organismo Exército. Aproveitamento sem exclui-lo de um futuro econômico

certo, sem eliminá-lo de nosso convívio e sem humilhá-lo como inútil;

2) aproveita cada militar em seu posto — de acordo com a aptidão física e evita o espetáculo entristecedor de se ver oficiais combatentes e de serviços — aptos às funções de maior desgaste físico — entulhando as repartições burocráticas do Ministério da Guerra, dos Estabelecimentos, das Escolas, das Fábricas, etc.;

3) dá, por fim, ao oficial e ao sargento uma tranquilidade econômica na sua carreira.

Como complemento do sistema dever-se-ia admitir que :

a) o militar que atingindo 30 anos de serviço pedisse passagem para a reserva, não concorreria mais aos aumentos de vencimentos periódicos das diferentes faixas. Entrava na faixa 4 com vencimentos que possuía no instante em que pediu passagem para a reserva;

b) que a promoção fora da ativa (quadro da reserva e caso dos militares que atingiram a idade-límite de seu posto) faria com que esse militar entrasse nas faixas de vencimentos do novo posto.

5. Dando para postos iguais e representação igual os mesmos vencimentos, as mesmas ajudas de custo e as mesmas diárias:

Comecemos pelos vencimentos.

Todos sabem o que de ilógico, de injusto e de absurdo é o nosso atual C.V.M.

Todos sabem que ele admite percentagens e diárias de tal monta que torna os vencimentos de iguais postos completamente diferentes. Maiores técnicos ganhando, no mesmo Quartel-General, mais que coronéis sem Curso de Estado-Maior; oficiais viajando juntos em trabalhos de reconhecimento e entre eles os de Estado-Maior recebendo percentagens pelos riscos de vida desse reconhecimento como se para os outros não houvesse o mesmo risco. Veterinários ganhando diárias de saúde porque assistiram a abrir um caixão de medicamentos. Médicos tirando a diária de saúde aos domingos porque "examinaram doentes nesse dia". E, por fim, percentagens absurdas

de guarnição como se o problema entre Bagé e Rio fosse problema de custo de vida e não de apoio econômico a essa vida. Absurdo que faz Bagé — de uma vez para sempre (pois a percentagem não é revista todo ano) de vida mais fácil que o Rio.

E, no entanto, o que se vê é o militar em Bagé não ter, com facilidade, o apoio à saúde dos seus, nem o de casa para morar, nem o de alimentação, nem o de instrução, etc. Logo, se querem manter a vantagem de guarnição é necessário admitir :

a) que essas diferenças devem ser confrontadas em apoio de vida. Facilidades desse apoio pelos órgãos do Exército e pelos estabelecimentos civis. E nunca pelo presumível preço de aquisição das coisas necessárias à vida na cidade A ou B;

b) que tais diferenças devem ser revistas todo o ano e não cristalizadas numa decisão "a priori";

c) que no problema não pode entrar a hierarquia — pois o amparo ao custo da vida é de caráter familiar e, sendo assim, função precípua dessa família e do número de membros dela. E, em consequência, não pode ser estabelecido em percentagens sobre os vencimentos do posto. E sim sempre a mesma

— quer seja para o sargento, quer para o general. E mais, constituída de tantas cotas quantos são os dependentes do militar constantes da caderneta. Impõe-se então uma revisão total no nosso Código de Vencimentos. Ele não obedece a ideia lógica nenhuma e só serve para criar injustiças. E pior do que isso para fazer diferenças desfavoráveis entre os que por função têm maior tempo de trabalho e mais desgaste físico e aqueles que servem em corpos e fábricas. Por fim, torna o Exército caríssimo sem vantagem alguma. A meu ver os nossos vencimentos devem ser constituídos de

a) Sôlido do posto;

b) Gratificação do posto;

c) Gratificação de guarnição — fixa para todos os postos, revista anualmente e que leve em conta as condições de apoio de vida de cada

guardião e o número de dependentes de cada militar;

d) *Gratificação para uniformes* — uma única para os sargentos e uma única para os oficiais (todos os oficiais têm pelo R.U.P.E. o mesmo guarda-roupa);

e) *Vencimentos de postos superiores de acordo com a idade atingida* — ou seja, de acordo com a faixa em que se acha o militar conforme já vimos.

E nada mais. Porque, somos peças de um mesmo organismo. E sendo assim não há peças melhores ou piores. Tôdas devem se entronizar e produzir efeitos de conjunto. Porque só nos distinguimos em cinco coisas :

a) pela maior responsabilidade funcional caracterizada pelo posto ;
b) pela maior idade dentro desse posto (maior desgaste em nossas vida fisiológica);

c) pelo maior número de pessoas de família ou seja pela maior despesa econômica familiar ;

d) pelo valor das guarnições em que servimos — sob o ponto de vista de apoio à economia familiar (saúde, educação, casa, alimentação, etc.);

e) pelo maior ou menor desgaste físico de nossas funções.

Fora disso somos todos iguais. Também quanto a *ajuda de custo e diárias* — continuamos a nos orientar simplesmente pela hierarquia.

Na realidade ela existe no exame do problema, mas, apenas no capítulo *representação*.

E a razão é simples. *Ajuda de custo ou diária* (de alimentação e poussada) representa uma indenização que o Estado dá ao militar — quando este é obrigado a se deslocar com a família e objetos caseiros (ajuda de custo); sózinho e sem êsses objetos (diária) por interesse de serviço.

Sendo uma indenização ela só pode ser diferente naquilo em que a representação do posto pode influir. Mas nunca nos elementos que exigindo indenização se achem fora daquela representação.

Assim, nas *ajudas de custo* — as despesas de engravidamento, de transportes para as estações de embarque, de pagamento de carrega-

dores, etc. — são comparáveis quer se trate de um sargento ou de um coronel. O que, de fato, irá tornar diversa essa ajuda de custo será :

— o problema de hospedagem que exige de coronel (em função de sua representação funcional) hotel de classe superior ao do sargento ;

— e o número de pessoas da família.

Logo o lógico é admitir nas *ajudas de custo* a existência de dois elementos :

a) *uma cota fixa de indenização* para as despesas gerais — e igual de 3º sargento a general de exército ;

b) *uma cota suplementar por pessoa de família* a hospedar e alimentar durante a viagem e variável conforme o círculo de representação do militar :

- uma para sargentos ;
- uma para oficiais até o posto de coronel ;
- uma para os generais.

Quanto às *diárias*, o problema é análogo. Nelas há despesas que são comuns e que se referem aos transportes, aos carregadores, às despesas gerais. E outras que se prendem à alimentação e hospedagem. Nestas compreendem-se variantes que poderiam ser semelhantes as da ajuda de custo.

Assim as *diárias* teriam duas cotas :

a) *uma fixa* — indenização para despesas gerais e igual desde 3º sargento a general de exército ;

b) *uma variável* — para hospedagem e alimentação e conforme o círculo de representação do militar :

- uma para sargentos ;
- uma para oficiais até ao posto de coronel ;
- uma para generais.

No entanto, hoje, pelo processo de percentagens sobre os vencimentos, admite-se nas *ajudas de custo* que o engradado, que a madeira, que o carregador, etc., que o sargento paga são mais baratos que os do tenente ; o dêste menos que o do capitão e assim até chegar a admitir diferença entre

um general de divisão e um de exército.

E nas diárias é mais gritante ainda o absurdo, pois, o mesmo hotel de 3º sargento é o de 1º e, no entanto, a diária d'este é maior e subindo em hierarquia vamos ver um general de divisão hospedado no mesmo hotel do de exército, receber diária (o que quer dizer indenização do Estado) inferior a a d'este.

Por fim, se diária e ajuda de custo têm o caráter de indenização por despesas que o militar é obrigado a fazer em virtude de serviço, o lógico é que elas sejam função de custo de vida. Logo, que sejam revistas cada ano.

Em síntese, a conservação dos quadros do Exército no mais alto grau de interesse profissional repousa:

a) em criar, a êsses quadros, o orgulho do uniforme e isso se baseia num Código de Honra e um Tribunal de Honra;

b) em fazer com que êsses quadros sintam-se dentro de um sistema moral de promoções.

E isso deve-se basear numa Lei de Promoções que se inspire em evitar os piores e não em recrutar (por impossível) os melhores.

c) em impedir que o oficial ou o sargento sejam elementos econômicos de procura.

E isso deve basear-se no grande serviço social que envolve todos os aspectos da Assistência (à saúde, à educação, à alimentação, à moradia, à diversão, à roupa, ao apoio financeiro, etc.) como os de Previdência (seguro e pensões).

d) em fazer com que o militar profissional tenha estímulo em permanecer na atividades. E isso se há de conseguir fazendo que a vida dele independa, em grande parte, do êxito de sua carreira, pelos aumentos sistemáticos de vencimentos.

e) Por fim, fazendo com que para postos iguais haja vencimentos iguais e para as mesmas despesas indenizações também iguais. E isso repousa em modificar o nosso C.V.V.M. — nas percentagens que estabelece e na conceção de projetar o posto em situação onde não impera a representação.

CIA. AÇOS ESPECIAIS ITABIRA "ACESITA"

PRODUTOS :

Aços especiais — Aço série SAE 1020 a 1070 — Aços para molas — Ferro gusa — Chapas finas de aço SAE 1045 — Chapas finas laminadas a quente — Ferro chato — Ferro redondo — Cantoneiras

PEÇAS FORJADAS :

Enxadas — Enxadões — Pás — Picaretas — Machados

Representante exclusivo para todo o Brasil da
MARAHON EXP. G.M.B.H.

Aços rápidos — Aços para ferramentas — Aços inoxidáveis — Aços para construções mecânicas — Metal duro Titanit — Elétrodos — Cilindros para laminação a frio — Imãs

Escrítorio Central — Rio de Janeiro

RUA VISCÓNDE INHAUMA, 134 — 11º andar — Tel. 23-1844

Enderéço Telegráfico "ACESITA" — Caixa Postal, 4786
USINA SIDERCÔRICA ACESITA — MINAS GERAIS

Escrítorio em Belo Horizonte: Rua Curitiba, 561-4º — Tel. 2-2934
Escrítorio em São Paulo: Avenida Henry Ford, 644 — Tel. 34-5283

Caixa Postal, 4034

Escrítorio em Vitória: Rua Nestor Gomes, 265 — Tel. 3182
Escrítorio em Porto Alegre: Rua Ernesto Alves, 47 — Caixa Postal, 247

MISSOES DA ENGENHARIA NAS GUERRAS DO FUTURO

General de Divisão G. N. TUCK

(Traduzido do "Royal Engineer Journal", pelo
Ten.-Cel. FERNANDO ALLAH MOREIRA
BARBOSA.)

Qualquer guerra futura será profundamente influenciada pelas novas descobertas científicas e suas aplicações à engenharia ;

— o sucesso militar, nesse caso, poderá depender da hábil adaptação das novas técnicas de engenharia às necessidades táticas e estratégicas ;

— um fator que pode contribuir para isso, de maneira vital, é a colaboração, desde o tempo de paz, entre a engenharia militar e a engenharia civil, no concernente ao planejamento de engenharia e ao equacionamento e solução dos problemas militares, de acordo com os mais recentes aperfeiçoamentos técnicos ;

— nas batalhas terrestres ou aéreas, os trabalhos defensivos exigirão mais máquinas e maior emprego de obras pré-fabricadas. Novos tipos de obstáculos terrestres também serão necessários ;

— no equipamento de transposição de cursos d'água e pontes de equipagem — setor de interesse eminentemente militar — grandes aperfeiçoamentos têm sido conseguidos, últimamente. Além disso, as pontes civis exigirão classificação e reforço ;

— os trabalhos de construção de aeródromos tornaram-se mais complexos, com o advento dos pesados aviões a jato ; a estabilização dos solos e novos processos de pavimentação podem constituir possíveis soluções para isso ;

— outras missões fundamentais serão : oleodutos para carburantes, apoio a operações anfíbias, reconstrução rápida, construção e exploração de ferrovias e rodovias, insta-

lações de campanha, inclusive para acantonamentos, oficinas móveis, suprimento de água e de energia, projeto e execução de trabalhos de iluminação e operação de depósitos ;

— as obras e equipamentos militares deverão, sempre que possível, serem similares aos adotados, na prática, pela engenharia civil. Muitas vezes, uma característica, especificamente militar, aumenta o valor comercial de u'a máquina, especialmente quando se trata de exportá-la para países sub-desenvolvidos.

Este trabalho diz respeito às missões, que caberão à engenharia militar inglesa, em tempo de guerra. Estas incluem, não sómente construções e destruições, mas abrangem todo o campo da engenharia civil, elétrica e mecânica, inclusive transportes e levantamentos topográficos, embora não digam respeito às comunicações, manutenção de viaturas, transportes motorizados, eletrônica e armamentos.

Ao procurar definir o campo desta palestra, o autor teve a atenção atraída pela significação da palavra "engenheiro". Em sua opinião, a definição do dicionário não concilia as significações popular e técnica da palavra, tal como são aceitas hoje, e o autor sugere que as sociedades de engenharia emprendam uma campanha, em prol da adoção da definição de que engenheiro é "todo aquêle que estuda uma profissão".

É necessário estabelecer a diferença entre a engenharia na paz e

na guerra. O conceito do trabalho do engenheiro em tempo de paz é algo de concreto e se entende com a execução de obras úteis definidas; os exemplos vão desde a "ponte de Sydney" ou a "represa de Aswan", até um motor a jato. Entre os reflexos que tal conceito nos desperta na mente, há dois que não são preenchidos pela engenharia de tempo de guerra: Primeiro, o acabamento esmerado da obra, executada em todos os pormenores do projeto; segundo, uma nítida compreensão das necessidades funcionais da obra. Talvez pudéssemos incluir um terceiro aspecto, embora este nem sempre seja levado em conta em tempo de paz; é o que diz respeito à valorização do trabalho através da segurança humana de beleza e dotes estéticos.

A guerra é governada pelos "Princípios da Guerra" — o credo do soldado, intangível e imutável. Esses princípios dizem respeito, tanto à engenharia militar, como à infantaria. De acordo com eles, muitas vezes, cabe ao engenheiro abrir o caminho, nas operações ofensivas. Na ofensiva como na defensiva, as destruições constituem importante missão da engenharia. Os trabalhos da engenharia são vitais para a mobilidade, tanto na zona de combate, como nos deslocamentos da retaguarda para a frente. O fator tempo, na guerra, tem uma notável prioridade, que não é conhecida pela engenharia civil. A surpresa, a economia de forças e a incerteza, geralmente denominada de "nevoeiro da guerra", criam para a engenharia, freqüentemente, problemas mal definidos, que devem ser resolvidos com recursos insuficientes e dentro da idéia de que as condições de direção podem ser modificadas, durante a execução do trabalho.

O raciocínio que estamos desenvolvendo deve ser correlacionado com os progressos da ciência. O lema do cientista autêntico, da mesma forma que o do pesquisador de engenharia, no momento atual, se aproxima muito do do regimento "RED QUEEN'S": — "Mais rápido, mais rápido!". Na paz, os instrumentos podem ser exaustivamente

experimentados, antes que um novo processo de trabalho seja adotado. Quando se trata da preparação para a guerra, o engenheiro deve estar à frente do inimigo, em suas descobertas. O progresso da ciência é tão rápido e as novas descobertas tão revolucionárias, que não é fácil, para o soldado desprovido de conhecimentos técnicos, manter-se a par dos processos de fazer a guerra. O engenheiro profissional, em colaboração com os cientistas e com os engenheiros de pesquisas, tem ocasião de verificar como novos processos podem surgir, pela aplicação de novos princípios.

Dessas considerações gerais, o autor sugere duas conclusões possíveis:

I. A atitude do engenheiro, face a uma futura guerra, não deve ser: "esperarei que os elementos militares façam uma solicitação definida, para então estudar o problema". Na opinião do autor, o engenheiro deve se aventurar a dizer: "De meus estudos a respeito dos problemas militares surgirão aplicações da moderna técnica da engenharia, que poderão concorrer para solucioná-los; suponho que as missões da engenharia estarão de acordo com essa idéia, e que os planos militares terão que levar em conta essas limitações".

Talvez seja ir demasiado longe, mas a engenharia não concordaria em arriscar uma posição de partida ousada, embora, posteriormente, fosse necessário recuar um pouco? Profissionalmente, não estará ela demasiado inclinada a esperar que outras pessoas lhe digam o que deve ser feito? Tal atitude pode ser correta na vida civil de tempo de paz (embora não estejamos afirmando que seja assim), pois engenheiros, profissionalmente reputados, detêm uma proporção suficiente de cargos de influência no governo, no parlamento, nas organizações civis e na direção de companhias comerciais. Mas, em tempo de guerra, e no planejamento para a guerra, seguramente a engenharia estará causando danos ao país, se não lhe proporciona todas as possibilidades decorrentes de seus co-

nhecimentos, de sua habilidade, experiência e imaginação, no sentido de derrotar o inimigo, pela aplicação dos melhores processos de combate possíveis.

2. Que a teoria de Clausewitz, de que a guerra é um empreendimento de toda a nação, é aplicável, seja no momento em que o mundo se debate em uma "guerra fria", de caráter ideológico, seja em uma eventual guerra geral. O objetivo é ganhar a "guerra fria" e evitar a "guerra quente". A "guerra fria" parece estar dando lugar a várias campanhas diversionárias, nas regiões menos desenvolvidas do mundo, e à criação de uma eficiente frente militar, que proporciona segurança aos países mais civilizados. Civis e militares têm estado juntos, todo o tempo, e em todos os sentidos — política, econômica e militarmente — na "guerra fria". Qualquer engenheiro civil pode ser chamado a defender a nação em uma "guerra quente" e, na verdade, até certo ponto, todos os engenheiros são oficiais da reserva não remunerada da arma de engenharia. Os engenheiros também têm oportunidade de prestarem serviços na "guerra fria". Por exemplo, a Repartição de Obras Públicas já está em ação na Malásia e no território de Kenya.

Esta Associação está prestando ativo apoio, tanto ao planejamento de engenharia, para uma eventual guerra futura, como à instrução técnica dos oficiais de engenharia do exército. Como prova, citaremos um dos nossos antigos presidentes, Sir William Halcrow, que escreveu o prefácio à coletânea de sessenta e oito artigos, publicada pela Associação (1), após a guerra de 1939-1945 :

"A guerra pôs em evidência muitos novos problemas de engenharia e mostrou que houve muita engenhosidade em sua solução... os jornais têm ressaltado a íntima colaboração que existiu, durante a guerra, entre os membros permanentes e temporários das forças armadas, e

é de se esperar que essa colaboração continue, de modo não menos intenso, em tempo de paz".

Até aqui, tratamos da atitude mental dos engenheiros civis, em tempo de paz, no concernente às suas missões, em uma guerra eventual. Uma vez que é a concentração espiritual de forças que ganha as batalhas, o autor acredita que a contribuição da engenharia para a defesa, em uma guerra eventual, dependerá, sobretudo, do interesse demonstrado por tal profissão a respeito dos problemas militares, em tempo de paz. A iniciativa desta Associação, recomendando o estudo da engenharia militar por seus membros, é muito confortadora para a arma de engenharia do exército e de grande significação para as forças armadas.

Tentaremos, agora, abordar alguns dos problemas práticos de uma guerra eventual, mas, inicialmente, parece-nos conveniente mencionar e esclarecer um malentendido. É tradicional, na arma de engenharia do exército, que ela se ocupe de qualquer coisa nova, que apareça. Os transportes rodoviários motorizados começaram com os tratores a vapor, na África do Sul, e a aviação, os carros de combate, as comunicações e a remoção de bombas falhadas são outros tantos exemplos de coisas iniciadas pela engenharia. Mas, há, ainda, muitas coisas a serem iniciadas e, possivelmente, coisas que só têm pequena ligação com a engenharia, propriamente dita. Civis capacitados poderão vir a usar o uniforme dos sapadores, seja como convocados, seja como voluntários, para se encarregarem de explorar coisas novas. Mas, a engenharia militar não continua encarregada de uma novidade, senão até que ela tenha ultrapassado o estágio experimental, para se transformar em um novo empreendimento, pois, do contrário, iria prejudicar o cumprimento de suas missões precíprias de engenharia. O engenheiro civil tem, na paz como na guerra, participação nessa missão pioneira da engenharia.

(1) "A engenharia civil na guerra", edição da "Associação de engenheiros civis" — 1948.

Abordemos, portanto, as missões da engenharia, em uma guerra futura de larga envergadura. O primeiro passo para isso será imaginar com que se parecerá uma moderna "guerra quente". Examinando o passado, verificamos que só houve três coisas comuns às guerras recentes: a) Alguém começou-a; b) Nos primeiros combates, a Inglaterra foi sacrificada; c) No fim, ela conquistou a vitória. Uma quarta coisa pode ser acrescentada: as guerras modernas são demasiado amplas, para serem enfrentadas sem aliados — e, aqui, é bom citar uma expressão do marechal Sir William Slim: "Quando pensamos a respeito de nossos aliados, é conveniente lembrar que, nós próprios, somos um deles".

A lição da história é que, em qualquer outro sentido, a próxima guerra será muito diferente da última, mas uma presunção razoável é que ela será iniciada por uma agressão inimiga, que disporá de superioridade de forças terrestres e aéreas, e considerável poderio naval. Tudo isso são importantes previsões para o engenheiro, uma vez que a primeira fase da contenda acarretará as mais salientes missões para a engenharia, antes que o país seja mobilizado e organizado para a produção de guerra.

Podemos admitir que a agressão, que resultará em uma guerra de largas proporções, nunca partira de uma democracia ou de um membro das Nações Unidas. A agressão virá de um ditador, que procurará tirar partido da surpresa e da iniciativa, para obter resultados rápidos, pois, de outra forma, o resto do mundo teria tempo para se unir contra ele. Caso esta idéia esteja certa, podemos prever o implacável emprégo de toda a potência das forças armadas, com o fim de tirar o máximo proveito da iniciativa.

Parece ocioso esperar que a espécie humana não seja má a ponto de utilizar as forças de "destruição em massa", cientificamente aperfeiçoadas.

Caso sobrevenha uma tal desgraça, devemos admitir que o agressor disporá de grande quantidade de bombas atômicas, aviões e pro-

jetos tele-comandados, pois, sem um arsenal completo, não se atreveria a atacar. Os fatos mais recentemente conhecidos, a respeito de agressão, são o poder destruidor dos engenhos atómicos de guerra contra objetivos concentrados, a rapidez de lançamento muito aumentada e o alcance e velocidade muito ampliadas dos projéteis aéreos pilotados ou tele-comandados.

Sir Winston Churchill afirmou que a guerra terrestre se transformará em uma espécie de "destruir e recuar", pois os ataques às comunicações paralizarão os sistemas de suprimento. Na opinião do autor, a dificuldade de manter o fluxo dos suprimentos logísticos criará, para a engenharia, uma de suas mais relevantes missões. Essa missão será encarada, aqui, através do exame de uma campanha em região de grande desenvolvimento, digamos a Europa, e através da limitação da discussão das missões da engenharia no ultramar.

Em uma tal campanha, a primeira preocupação da engenharia seria aproveitar os recursos civis existentes de transporte, comunicações, engenheiros e mão-de-obra. Além disso, haveria alguns aeródromos estratégicos, depósitos e linhas de comunicações, organizados desde o tempo de paz.

O inimigo procuraria desmoralizar os civis e destruir os meios de transporte de suprimentos e reforços. Seus engenhos atómicos seriam mais eficientes contra os objetivos concentrados, como sejam cidades e portos, de modo que ele empregaria engenhos de alto explosivo, que poderiam ser lançados a longas distâncias, a fim de destruir os objetivos menores. Poderia acontecer, igualmente, que ele estivesse em condições de desencadear ações de sabotagem organizadas.

No campo de batalha, seja em terra, seja no ar, os exércitos e forças aéreas modernos exigem o fornecimento de tonelagens muito maiores de carburantes, munições e artigos de toda espécie, que as que lhes foram fornecidas no último conflito. A essa altura, é importante salientar que uma superioridade numérica só pode ser contra-

balançada por uma técnica mais perfeita e um melhor equipamento de combate. O preço unitário dos equipamentos, aviões, por exemplo, está se tornando astronômico. As forças defensivas ativas, mantidas em tempo de paz, tenderão a ser de qualidade muito boa, embora pequenas (porque as nações não podem, financeiramente, manter grandes forças) e muito especializadas. Tudo dependerá de mantê-las amplamente apoiadas, logisticamente, desde o inicio, de modo que sua boa qualidade possa dar lugar aos melhores resultados possíveis.

Falando claro, a defesa contra armas que destroem concentrações é dispersar os meios que estão sujeitos a serem atacados, mas a dispersão não deve se tornar demasiado dispendiosa em efetivos, comunicações e órgãos de comando. Os problemas militares poderão, naturalmente, se concentrarem em certos assuntos, como carburantes, uma vez que as organizações civis de reservas e de distribuição não serão de molde a atenderem às necessidades militares, seja quanto à proteção, seja quanto à localização das terminais de distribuição. O exército terá, igualmente, que cuidar dos centros de comunicações, como os portos, onde as mercadorias passam de um meio de transporte para outro, ou que constituam rotas terrestres ou marítimas vulneráveis. Particularmente, o elemento humano, mão-de-obra especializada ou não especializada, é, física e moralmente, muito vulnerável aos ataques dos engenhos de destruição em massa.

Ocorrerão, de fato, todos os problemas de engenharia enfrentados na guerra de 1939-1945, mas multiplicados várias vezes em amplitude e, desses, o dos transportes continuará a ser um dos principais. Em virtude da escala das destruições, novas soluções para os problemas logísticos terão que ser encontradas.

A lição que tiramos da história é que, falando francamente, a solução da engenharia para estabelecer meios de transporte entre a zona de administração e a zona de combate tem sido o melhoramento dos recursos civis existentes, de modo que atendam às necessidades militares.

Durante a última campanha europeia, ficou provado ser mais rápido e mais econômico restaurar os aeródromos destruídos, que construir novos. Isso foi uma surpresa, pois as fotografias aéreas dos aeródromos franceses, belgas e holandeses, continuamente atacados pelos bombardeiros pesados aliados, e abandonados pela Luftwaffe, mostravam profundas crateras, cheias de água. Segundo tudo indicava, os sistemas de drenagem haviam sido inutilizados, além de qualquer possibilidade de reparação e não havia meio de construir novas pistas de decolagem, sem primeiro se aterrarem numerosas crateras. O reconhecimento no terreno, dos primeiros aeródromos capturados, em Evreux e St. André, mostrou que os reparos suficientes para permitirem instalações mínimas para os aviões de caça avançados, não eram tão grandes quanto havia parecido, pelas fotografias aéreas. A verdade é que as destruições, geralmente, parecem mais extensas do que são, realmente. Podemos citar o exemplo de um aeródromo permanente holandês, onde as rodovias de acesso, hangares e uma surpreendente quantidade de instalações originais foram encontradas em perfeito estado. As principais canalizações do sistema de drenagem, como de hábito, estavam danificadas, mas não destruídas. Toda a área ocupada pelo aeródromo havia sido convenientemente drenada, consolidada e comprimida, durante a construção, de modo que não houve necessidade de recuar o aparecimento de camadas inconsistentes, o que, freqüentemente, é fator de demora, quando se constrói uma pista em terra virgem. Houve, porém, outros fatores, que não foram integralmente avaliados, até que se tratou de reconstruir o aeródromo de St. André. A mão-de-obra local, empregada pelos alemaes, nos aeródromos, era rapidamente localizada e re-empregada; o equipamento dos aeródromos era encontrado no local — muitas vezes havia sido desmontado e escondido pelas organizações subterrâneas. Grande quantidade de alvenaria dos hangares era colocada à mão, para encher as crateras. Na

Holanda, como na Bélgica, tijolos e lajotas, destinadas à ampliação de um aeródromo, que não foram mais necessários, puderam ser recuperados e recarregados, por comerciantes locais, peritos nesse trabalho.

O primeiro ensinamento a tirar desses fatos, é que uma instalação bem construída, principalmente se foi projetada em tempo de paz, mas levando em consideração as necessidades de tempo de guerra, pode, freqüentemente, continuar em uso ou ser adaptada, de modo a atender aos requisitos militares. O melhor exemplo disso são as ferrovias estratégicas alemãs e as auto-estradas, onde as necessidades estratégicas foram fatores dominantes, tanto no projeto como na construção. As estradas estreitas, que margeiam os canais do sul da Holanda, ao contrário, não são adequadas para o moderno tráfego militar. Esse é um setor onde a influência dos engenheiros civis pode se fazer sentir, em tempo de paz, mesmo quando as obras não se destinem, especificamente, a tender necessidades militares. Na verdade, não se trata, muitas vezes, de coisas que aumentem o preço de custo da construção inicial, mas de uma questão de previsão, no projeto. Trata-se de um aspecto do trabalho de construção, em tempo de paz, que deve estar sempre na mente dos engenheiros, no Reino Unido, na Comunidade britânica de nações, ou onde quer que engenheiros ingleses assumam a responsabilidade da construção de obras para nações amigas.

A restauração de instalações, após uma destruição em larga escala, encontra uma dificuldade primordial na abertura de uma passagem através dos destroços, para que se possa chegar até aquilo que deve ser restaurado. Com o advento das armas atômicas, essa operação se tornou ainda mais difícil, pelo perigo das contaminações, principalmente pela poeira radioativa. Dois exemplos, colhidos na guerra de 1939-1945, demonstram claramente a natureza dessa espécie de trabalho:

Durante a batalha da cabeça de ponte da Normandia, os bombardeiros pesados foram concentrados contra os centros de comunicações

dos alemães. Quando o XXX C. Ex. obteve uma brecha no setor sul da cabeça de ponte, seus elementos de engenharia, sob o comando do autor, receberam a missão de estabelecer uma passagem através de duas pequenas cidades, Aunay e Pont de Conde. Os carros de combate e a infantaria das vanguardas haviam contornado as cidades, mas o C. Ex. não podia ir além delas, sem estradas que permitissem, pelo menos, a passagem de viaturas de 3 toneladas, e o fator tempo era da ordem de 24 horas. O reconhecimento aéreo, feito em um avião Auster, não conseguiu revelar, sequer, o traçado das antigas estradas. Na verdade, as duas cidades estavam transformadas em montões de escombros. Não havia meio de contorná-las; era impossível criar uma passagem através delas, pois não havia equipamento nem tempo para remover toneladas de entulho, nem o espaço existente era suficiente para que os "bulldozers" trabalhassem, jogando os destroços para os lados. A solução adotada foi a construção de uma precária pista para viaturas "por cima" dos destroços. Esse problema havia resultado de uma incursão de bombardeiros pesados sobre velhas localidades de prédios mal construídos, mas talvez sirva para ajudar a imaginação a perceber qual será o efeito dos bombardeios atômicos sobre as cidades.

O segundo exemplo provém dos primeiros meses da re-ocupação do Ruhr e diz respeito à limpeza de um canal, para permitir a passagem de embarcações de carvão. Em uma extensão de cerca de 10 milhas (16 km), mais de cem pontes de pesadas vigas de aço haviam sido destruídas, caindo dentro do canal. Entre elas, havia muitas pontes ferroviárias, uma grande ponte de auto-estrada de vão livre e várias pontes rodoviárias importantes, com comprimentos que atingiam a mais de 1.300 m e lances, freqüentemente superiores a 100 m. A causa das destruições, neste caso, fora, em quase todas elas, operações deliberadas do inimigo; é essa, porém, a espécie de missão de "remoção de escombros", que pode decorrer do emprêgo de armas atômicas.

Não obstante, o autor pensa que será, freqüentemente, mais rápido fazer reparações, que construir qualquer coisa nova. Os processos de remoção e reparação são, entretanto, importantes assuntos de estudo, tendo em vista uma guerra eventual. O autor é de opinião que, uma possível maneira de produzir resultados rápidos, a despeito das destruições maciças, está no emprego intensivo de máquinas. Realmente, na guerra, muitos tipos de novas obras improvisadas, sobretudo as que envolvem trabalhos de terraplanagem, exigem planos de execução baseados no emprego de grande quantidade de máquinas, como, por exemplo, aeródromos e estradas novas. Esse processo é comum em certos tipos de trabalhos civis, como as represas de terra, salvo que o fator tempo, nestes últimos, não é tão premente. Saber de onde virão as máquinas e os operadores treinados, ou como levá-los para o ultramar, no caso em que existam no Reino Unido, é um interessante problema de planejamento. Além disso, não é fácil proporcionar, aos oficiais de engenharia, em tempo de paz, os conhecimentos e a prática adequadas, a respeito dos processos de tempo de guerra.

Os exemplos precedentes ressaltam dois ensinamentos: 1) Os projetos de auto-estradas e de ferrovias estratégicas, tão bem concebidos pelas forças armadas alemãs, em ambas as guerras mundiais, foram, na realidade, obras civis, mas previstas para se adaptarem, com facilidade, às necessidades militares; 2) O emprego de maquinário em massa é uma imposição das destruições maciças. É de se presumir que os engenheiros civis, em tempo de paz, possam contribuir com alguma coisa para a solução desses dois problemas de tempo de guerra.

Os engenheiros podem ser incentivados a encararem as contingências logísticas, desde a "concepção dos projetos". O fundamental é a remessa de "meios", sem demoras e sem interrupções, do arsenal do Reino Unido para os executantes de ultra-mar. O atual sistema logístico repousa na existência de "estoques disponíveis", ao longo das linhas de

comunicações, uso do sistema de remessas "por atacado", quando possível, na distribuição dos "meios" aos pontos de suprimento e entrega "a varejo", feita por estes, aqueles que vão utilizar as mercadorias. Será essa a melhor solução, tendo em vista as modernas possibilidades da engenharia? Imaginemos que um avião de carga, contendo "um dia de suprimentos completo", pudesse sair do Reino Unido e ir, diretamente, a uma divisão empinhada em combate, levando todos os artigos que lhe fossem necessários. Os problemas das bases de suprimentos e da dispersão dos meios tornar-se-ão, evidentemente, insignificantes. Naturalmente, tal sugestão não seria aplicável, quando o inimigo dispusesse de fortes forças aéreas, mas serve para mostrar como a rapidez do transporte e entrega direta, sem baldeações, podem ajudar a resolver tais problemas. O processo do oleoduto "PLUTO", lançado através do Canal da Mancha, e que depois se transformou em um conjunto ramificado de oleodutos, no outro lado do mar, foi uma solução baseada na mesma concepção. Com guindastes e empilhadores de volumes, que possam se mover "através campo", os volumes pesados poderão ser arrumados, no momento do recebimento, por mais tarde da noite que seja. O transporte seguro e a fácil identificação dos artigos nos depósitos poderiam vir a ser uma decorrência da adoção de processos aperfeiçoados de embalagem e de dimensionamento apropriado das unidades. Embalagens especiais para transportes longos poderiam ser imaginadas, de modo que o transporte se fizesse sem baldeações e sem descargas manuais. Talvez ainda venha a ser possível distribuir energia elétrica "mediante pedido", em sugestivas embalagens, às zonas avançadas, ou instalar usinas geradoras móveis nessas áreas. Na verdade, os serviços já dispõem de muitos pequenos geradores de energia, adequados a cada tipo de oficina, posto de comando ou depósito; entretanto, todos eles têm o inconveniente de dependerem de carburantes. Essas deficiências são mencionadas, aqui, com a única

finalidade de estimular idéias e mostrar os problemas, que de fato existem.

Ao examinarmos soluções possíveis, é preciso não esquecermos que, no exemplo escolhido, o teatro de operações de ultra-mar era densamente povoado e relativamente perto. Poderá acontecer que algum dos nossos aliados venha a necessitar do auxílio da engenharia militar, para manter seus serviços públicos civis em funcionamento, ou que suas instalações civis venham a ser indispensáveis, para a estocagem de recursos, tendo em vista finalidades militares. Portanto, os problemas de engenharia militar nunca devem ser separados dos problemas civis. Na verdade, um dos fatores fundamentais de qualquer solução será, sempre, a criação de um órgão inter-aliado, que distribua os recursos e fixe as prioridades; esse órgão deve ter atribuições que lhe permitam desempenhar sua função, mesmo no território nacional de outros aliados. As fabricações locais, que possam resultar em economia de transporte, também devem ser levadas em consideração.

A questão seguinte a ser encarada é "Quais serão as reações do inimigo?" Certamente, seu sistema logístico será, grandemente, afetado pelas nossas operações e suas dificuldades devem ser examinadas. É que a situação pode vir a ser incômoda para aquele, dos nossos aliados, que estiver mais próximo do agressor. Devemos aceitar o fato desagradável de que, em virtude das armas modernas, pode não ser possível deter forças terrestres e aéreas superiores de um agressor, na fronteira. Naturalmente, um agressor pode ser desgastado, progressivamente, mas sua impulsão inicial leva-lo à bastante longe. Neste caso, enquanto se oferecesse resistência tenaz, poder-se-ia criar um "deserto de transportes" no caminho do inimigo, a fim de retardar-lhe os movimentos. Os alemães fizeram isso, com êxito, na retirada estratégica de 1917, mas, evidentemente, tiveram tempo para fazerem um metódico e cuidadoso trabalho de previsão. Mas, mesmo com grandes limitações de tempo e em face de

uma progressão inimiga rápida, acreditamos que os engenheiros atuais, trinta e cinco anos depois, que estão equipados com máquinas modernas e poderosas, poderão destruir todos os aeródromos, rodovias, ferrovias, pontes e passagens obrigatórias e, além disso, disseminarem minas pelos escombros resultantes. O inimigo não poderá lutar sem aeródromos avançados, nem sem meios de transporte para os carburantes e munições. Certamente, tropas aguerridas podem viver dos recursos da região, por algum tempo, mas mesmo os revolucionários de Napoleão foram detidos pela desolação encontrada a leste da posição de "Torres Vedras". Por trás de uma faixa de "terra arrasada" dessa natureza, as forças aéreas táticas da defesa poderiam recuperar a superioridade aérea e as forças terrestres teriam tempo para preparar e reforçar as medidas de contra-ataque. É duvidoso que se tenha oportunidade de aplicar os processos de destruição na vida civil, mas o assunto envolve alguns problemas de engenharia muito interessantes.

Alguns aspectos do combate defensivo devem, igualmente, ser examinados. Há dois conceitos modernos sobre os processos de conduzir as operações defensivas iniciais de uma guerra. Um consiste na obtenção de grande mobilidade, pelo emprego dos blindados, adoção de grande dispersão dos meios (para não criar objetivos atômicos) e uso de muita manobra. O outro é uma defensiva estratégica, após uma manobra em retirada inicial, a fim de que a força aérea tenha tempo de vencer a batalha do ar e para que se tenha oportunidade de preparar o retorno ofensivo, tudo isso feito sob a proteção de um obstáculo importante, que os blindados não possam superar sem a montagem de um ataque metódico. Qualquer dessas duas formas pode constituir a solução para uma determinada situação particular, mas, em qualquer caso, serão necessárias, também, defesas acessórias de construção rápida, seja para garantir a posse de pontos-chave do terreno, em torno dos quais se possa manobrar, seja para proteger os defensores, atrás

do obstáculo escolhido. A escavação manual e a colocação de massas cobridoras à mão dão resultados, mas são lentas e fatigantes. O emprego de elementos pré-fabricados, o uso de máquinas, o manuseio mecânico das peças, no momento de colocá-las em posição, o lançamento mecânico de minas e muitas outras coisas da mesma espécie estão previstas para futuro próximo e poderão vir a ser empregadas em uma guerra futura. Evidentemente, há, também, importantes problemas de engenharia na ofensiva, concernentes à abertura de brechas em defesas acessórias, campos de minas e obstáculos.

A construção econômica de obstáculos é outro "problema de combate". Há necessidade de se economizarem minas, fazendo com que cada uma possa corresponder a uma frente linear maior, e tornando todas as operações da "guerra de minas" mais móveis. Outra necessidade é encontrar um sucedâneo para o arame farpado. Os fazendeiros, atualmente, estão usando simples "cércas elétricas", mas, embora essas "cércas elétricas" já tenham sido utilizadas pelos exércitos em campanha, nenhum tipo militar satisfatório foi encontrado, até agora. O arame farpado, certamente, é eficiente, mas é difícil de manusear, pesado e apresenta inconvenientes, em quase todas as características. A guerra de 1939-1945 não apresentou nenhum aperfeiçoamento quanto a este tipo de equipamento defensivo, e é imperioso melhorá-lo.

Não temos intenção de nos alongarmos sobre as muitas formas, pelas quais a engenharia pode contribuir para o "fim visado" na batalha terrestre. Falando francamente, o sucesso da atuação da engenharia dependerá do aumento da mobilidade e da rapidez de execução, da redução do peso e volume do material e de se produzir mais, com menos homens. Uma das ferramentas necessárias para isso será um tipo de máquina auto-propulsada, capaz de se deslocar "através campo", e que combine as características de trator, empilhador de fardos e escavadeira, pois tal máquina poupará mão-de-obra e tempo. Além

disso, ela deve ser dotada de velocidade "em estrada", que lhe permita integrar comboios normais, sem o recurso das "pranchas-reboque" de transporte.

As pontes de equipagem são um problema específico dos sapadores, sem equivalente perfeito na vida civil. Entretanto, podemos afirmar que, em equipamento de pontagem, os modelos ingleses são mais aperfeiçoados que os de qualquer outro país. Aperfeiçoamentos introduzidos recentemente tornaram possível a montagem de pontes sobre suportes flutuantes, bem à retaguarda da margem do rio, de onde as partes já montadas serão levadas à frente e lançadas no rio, diretamente dos reboques de transporte. No caso de condições particularmente difíceis, serão usadas rampas de lançamento, ou um trilho único. A simplicidade e rapidez de montagem permitem trabalhos em lugares apropriados ou desenfiados, onde existem guindastes, luzes mortígas à noite e outras comodidades. Nenhum objetivo vulnerável é criado nas margens do rio e os homens não têm que manusear grandes pesos, seja para trazer da margem, seja enquanto não se faz o lançamento na água. Reboquadores a motor são empregados para levar as "secções de ponte", até sua posição exata na obra. Quando se leva em consideração as cargas previstas para os exércitos modernos, temos que concordar em que esse tipo de ponte de equipagem representa melhoramento notável e é de se prever que esse processo de pontagem será o adotado nas guerras futuras. Maiores aperfeiçoamentos nos processos de pontagem dependerão, porém, da solução de problemas táticos, decorrentes da vulnerabilidade das pontes aos projéteis de grande raio de ação e da premência de tempo com que blindados pesados sejam necessários na segunda margem.

Para as pontes de vão livre, há, agora, um novo modelo de ponte pesada, do tipo da viga Bailey. Já tem sido montada e lançada, partindo de margens planas e firmes, por um único homem, manejando um caminhão equipado com um empilhador de fardos. Esse não é, na-

turalmente, o processo normal e exige, além disso, o controle remoto de certas alavancas, por meio de condutores elétricos, mas serve para mostrar a simplicidade do projeto e o tamanho e forma apropriadas das peças da estrutura. Os exércitos usam pontes de equipagem por muitos motivos :

- 1) Pela rapidez de lançamento ;
- 2) Porque, na guerra, raramente, há tempo para reunir e preparar materiais existentes no local, ou, então, não há materiais na região ;
- 3) Para assegurar o acesso ao local da ponte, freqüentemente através de más estradas ou caminhos ;
- 4) por serem facilmente lançadas pela engenharia de combate, sem o concurso de empreiteiros ou de equipamentos especiais ;
- 5) Finalmente, porque quando uma ponte deixa de ser útil, pode ser recolhida, para ser lançada em outro lugar.

Algumas dessas razões não se aplicam aos trabalhos de engenharia de tempo de paz, mas outras poderão, muitas vezes, solucionar problemas de construção de pontes, de grande vulto, em países sub-desenvolvidos. Há, possivelmente, uma necessidade latente de pontes de equipagem, na vida civil.

As necessidades dos trabalhos de pontagem incluem, também, pontes de pequenos lances, de construção muito rápida, necessidade que, atualmente, é satisfeita pelo "carro de combate lançador de pontes" e pela "ponte ferroviária coberta", divisível em seções de pequeno comprimento. Além disso, uma necessidade em guerras futuras será, presumivelmente, o reforço das pontes existentes. O reconhecimento e classificação das pontes permanentes já é, em si, um problema. Estudos feitos, recentemente, mostraram como as pontes de tempo de paz estão longe de atenderem às necessidades das modernas cargas militares, particularmente, as do escalão exército. Mesmo no Reino Unido, as pontes constituem "garrafais do tráfego". Por surpreendente que pareça, muitas pontes de estradas importantes não permitem a passagem dos pesados veículos de transporte militar. Nossas

soluções atuais, para essa questão, incluem um tipo de estrutura de concreto pré-moldado, divisível em seções, capaz de atender a grande número de situações particulares, e a organização de tabelas e vade-mecums, que facilitem, às unidades de engenharia, o aproveitamento dos recursos locais, principalmente do continente europeu, o que, naturalmente, obrigou a sua organização em medidas métricas.

No que concerne ao equipamento dos exercitos, de modo geral, é óbviamente desejável que as forças militares usem modelos comerciais padronizados, de preferência a adotarem modelos especiais. Os modelos especiais exigem o equipamento das linhas de fabricação com ferramentas especiais e a organização de estoques de material bélico, inclusive peças sobressalentes. Isto é assunto que interessa, mais particularmente, ao Ministério dos Abastecimentos, e não ao Ministério da Guerra, mas, naturalmente, será muito vantajoso, para a arma de engenharia, usar materiais padronizados. É de se supor que os melhoramentos introduzidos, para atender a requisitos de ordem militar, muitas vezes produzirão resultados, comercialmente proveitosos, tanto no mercado interno como externo.

Quando isso ocorrer, devemos dar todo o apoio às firmas de engenharia civil, para que explorem, comercialmente, o produto em causa. Não obstante, o autor é de opinião que muito mais se poderá conseguir ainda, seja pela engenharia militar, através do exame dos novos artigos civis lançados no mercado, para verificar até que ponto são satisfatórios, para atenderem a determinados requisitos militares, seja pelos engenheiros civis, projetando artigos que possam ser adaptados para uso militar.

Os trabalhos referentes a aeródromos mudaram muito de natureza, desde a guerra de 1939-1945. Abordaremos, aqui, principalmente, o aspecto mais difícil da questão — o aeródromo improvisado. Atualmente, a engenharia tem que levar em conta a existência de cargas concentradas, em uma única roda, da ordem de 20.000 libras (9.072 kg) e

pressões em pneumáticos de 300 libras por polegada quadrada ($5,6 \text{ kg/cm}^2$). As pistas de decolagem devem resistir ao peso dos aviões a jato e serem à prova de gás quentes e de poeira.

Há, naturalmente, vários modos de se resolver a questão, como, por exemplo, estabilização do solo, estabilização do solo combinada com revestimento de chapas metálicas, ou solo natural com revestimento de elementos pré-moldados. Não é nossa intenção nos aprofundarmos nos progressos da técnica moderna, mas devemos mencionar alguns fatos de interesse geral. O emprêgo de tipos especiais de revestimento para pistas, diferentes dos que são usados pela engenharia civil, exigiria que fôssem organizados estoques dos materiais necessários. Dado os atuais comprimentos das pistas de decolagem e a necessidade de uma dispersão protetora, esses estoques representariam grandes áreas de depósitos e muitas toneladas de material. Caso se queira economizar material, pela adoção da solução da estabilização do solo, toda uma equipe de máquinas misturadoras (betteiras, etc.) será necessária, para diminuir o tempo de execução da obra. Por outro lado, será necessário um reconhecimento minucioso e científico, para a boa avaliação das condições locais. Dêsse modo, vemos que o problema dos aeródromos táticos improvisados não é de fácil solução.

Nos países civilizados, há muitas possibilidades de rápido aumento do número de aeródromos civis permanentes. A tendência da aviação será, seguramente, progressista, seja quanto ao aumento dos raios de ação, seja quanto ao aumento das velocidades. Na opinião do autor, o transporte aéreo será usado, na guerra, tanto para pessoal como para cargas. Portanto, as perspectivas para o engenheiro de aeródromos, em tempo de guerra, são no sentido da conservação das bases aéreas militares existentes, adaptação dos aeródromos civis para uso militar e de aviões de transporte, construção de pistas de decolagem improvisadas para as forças aéreas táticas ou para uso como campos de

pouso complementares e construção, em regiões pouco desenvolvidas, seja de aeródromos semi-permanentes, seja de aeródromos improvisados. É provável que a construção de aeródromos absorva uma proporção muito maior de engenharia, em uma guerra futura, do que o fez no passado. A esse respeito, há dois setores principais, que dizem respeito aos projetos e melhoramentos: os aeródromos semi-permanentes, construídos com o máximo de economia, em tempo e material, e os aeródromos improvisados. Os fatores imponderáveis, neste caso, talvez estejam mais nos progressos da aviação, que na evolução das situações táticas. Se os engenheiros aeronáuticos conseguirem criar um avião pesado e veloz, que possa aterrissar, lenta e suavemente, os engenheiros terrestres poderão ressuscitar as pistas de terra e os revestimentos metálicos da guerra de 1939-1945. Entretanto, as previsões, no momento, devem ser no sentido de pavimentações resistentes e grandes comprimentos de pista.

Para mostrar que não nos esquecemos das inúmeras outras missões da engenharia, vamos dedicar um parágrafo de nossa palestra a assuntos diversos. Essas outras missões da engenharia foram incluídas nesse parágrafo, não porque sejam de menor importância, pela quantidade de trabalho ou pela qualidade da técnica que exigem, mas porque não há espaço para nos alongarmos sobre cada problema. Primeiro, há as estradas: ali, um assunto interessante é a maneira de se proteger uma estrada secundária, enquanto está sendo utilizada por forças avançadas, de modo que a pavimentação, o leito e o sistema de drenagem não sejam irremediavelmente danificados, antes que a engenharia tenha tempo de consertar as "panelas". Outros problemas dizem respeito a:

— construção, destruição, reparação e exploração de ferrovias, inclusive o estudo de tipos de locomotivas;

— usinas geradoras e iluminação, tanto na zona de combate como na retaguarda;

— maquinário para oficinas de campanha e suprimento de energia,

bem como ferramentas para as unidades combatentes;

— construção, manutenção e exploração de portos, nas operações anfíbias;

— suprimento de carburantes, inclusive oleodutos flexíveis "através campo", oleodutos "navio-terra", bombas e tanques de armazenagem de montagem rápida, tanto temporários como semi-permanentes;

— suprimento de água;

— instalações cuja necessidade decorra dos problemas de dispersão e proteção, oriundos da ameaça de ataques aéreos ou de projétils de longo ráio de ação;

— remoção de bombas não deflagradas, que, naturalmente, deve incluir a possibilidade de uma bomba atómica deixar de explodir, o que acarretaria novos processos de exame e de remoção.

Ao examinar a possibilidade de uma guerra futura, o engenheiro militar é obrigado a encarar todos os problemas em função das restrições e variações decorrentes das condições topográficas e climatéricas. O ensinamento que nos vem das guerras mais importantes é de que cada guerra tem amplitude geográfica maior que a anterior.

Os estudos, organização, planejamento e equipamento da engenharia devem levar em consideração o frio, o calor, a seca e a umidade. O autor é de opinião que as rotas ao longo dos grandes círculos geodésicos, que são os caminhos mais curtos entre dois pontos quaisquer da superfície terrestre, poderão, eventualmente, conferir importância excepcional às regiões polares. Neste caso, os engenheiros poderão vir a serem envolvidos em empreendimentos nas regiões árticas ou de gelos permanentes, que só podem ser atingidas por via aérea ou através de passagens marítimas que só ficam abertas um ou dois meses em cada ano. As viagens e pesquisas polares estão se ampliando, rapidamente, e parece provável que as rotas polares venham a se integrar no uso cotidiano de tempo de paz, e que venham a ser ampliadas, em caso de guerra. Portanto, os problemas e processos de construção e transporte nas regiões árticas são

missões presumíveis da engenharia em uma guerra futura. Finalmente, a ampliação dos possíveis teatros de guerra, até virem a englobar novas regiões, criará novas missões para as unidades topográficas, já demasiado sobrecarregadas para poderem se encarregar da confecção de cartas de novas regiões. Além disso, os problemas topográficos não dirão respeito, únicamente, à confecção de cartas de regiões que não as possuam, mas, igualmente, à atualização das existentes, de acordo com o grau de precisão permitido pelo aperfeiçoamento dos processos eletrônicos de levantamento e à necessidade de se obterem dados para o cálculo da trajetória dos projétils de longo alcance. Pode não ser suficientemente preciso saber que as eminências atlânticas atingem alturas de cerca de 50 metros e que a Europa está em uma dessas eminências, enquanto a África está em uma depressão de cerca de 60 metros de profundidade. A geodésia e a medida indireta de distâncias, presumivelmente, darão origem a novos problemas de levantamento topográfico, em uma guerra futura.

Em uma palestra como esta, não é possível fazer mais que enunciar, em termos muito gerais, a complexa natureza das missões da engenharia, em uma guerra futura. Na verdade, problemas particulares foram deixados de lado, pela necessidade de omitir considerações sobre o combate nas selvas, no deserto ou em montanhas. O autor fez certas previsões e afirmações, baseado no armamento conhecido e em uma guerra que seja travada, no ar, em terra e no mar, mas dentro de alguma semelhança com os conflitos mais recentes. Os aperfeiçoamentos e descobertas científicas são tão rápidas, que novas armas e novos processos de combate surgirão, muito provavelmente, no decorrer da próxima década. É temerário aventurar qualquer opinião sobre as tendências de uma guerra futura; não obstante, seria imprudência esperar qualquer diminuição da amplitude das missões da engenharia. Na verdade, é falando a esse respeito, que terminaremos a presente palestra. Qualquer que seja a natureza espe-

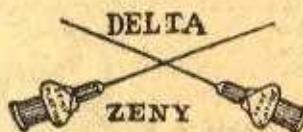
cífica das missões da engenharia em uma guerra futura, parece inevitável que sua urgência, sua finalidade e sua amplitude constituirão severa prova para o conjunto dos recursos de engenharia do país, para a capacidade profissional de seus engenheiros, para sua mão-de-obra de engenharia, para seu equipamento industrial e para sua capacidade de produção.

A segurança na guerra poderá vir a depender do sucesso na mobilização e aplicação dos recursos da engenharia, tanto como de qualquer outro fator, considerado isoladamente. É, portanto, com a maior gratidão que a arma de engenharia recebe a valiosa cooperação da "Associação dos Engenheiros Civis", em ocasiões e reuniões como esta, a fim de discutir os futuros problemas da engenharia militar.

FÁBRICA DE AGULHAS HIPODÉRMICAS DELTA LTDA.

FUNDADA EM ABRIL DE 1936

**PLATINA IRIDIADA A 25% — NIQUEL PURO E AÇO
INOXIDAVEL E GARANTIAS**



Executa-se qualquer tipo de agulha, de acordo com amostra ou desenho

Consertos garantidos em agulhas de platina, Pontas, Facas, Thermo e Galvano Cautério

Fabricantes de esterilizadores e seringas veterinárias
Agentes em todos os Estados

RUA PROFESSORA ESTER DE MELO, 67

Tele { fones 48-6440 e 48-2959
gramas DOQUESTE — Caixa Postal 107 — Rio de Janeiro

UM EXEMPLO TÍPICO DE COMBATE À NOITE

Coronel S. L. MARSHALL

Transcrito da revista norte-americana
"The Combat Forces Journal"

(Uma das características dos combates de noite é a confusão e a desorientação motivada não só pela obscuridade como também pelo desconhecimento do terreno e os imprevistos que nele surgem. Este artigo põe em evidência tais fatos, e para maior facilidade a sua leitura deve ser acompanhada pela consulta dos croquis.)

Em 25 de novembro de 1950, a 25^a Divisão de Infantaria avançava para a fronteira sinocoreana levando na vanguarda o Agrupamento Tático Dolvin. Este chefe não só era muito competente na guerra de carros como também estava familiarizado com os problemas táticos da infantaria.

Constituiam o Agrupamento as Companhias de Infantaria E e B do Regimento n. 27, a Companhia B do Regimento n. 35, um Pelotão de Canhões Autopulsores e outro de Reconhecimento do Batalhão n. 89 de Carros Médios, uma Companhia de "Rangers", a 25^a Companhia de Reconhecimento e a Companhia B do Batalhão n. 65 de Engenharia.

O Agrupamento ainda não tinha travado ações importantes nem parecia provável qualquer mudança na situação.

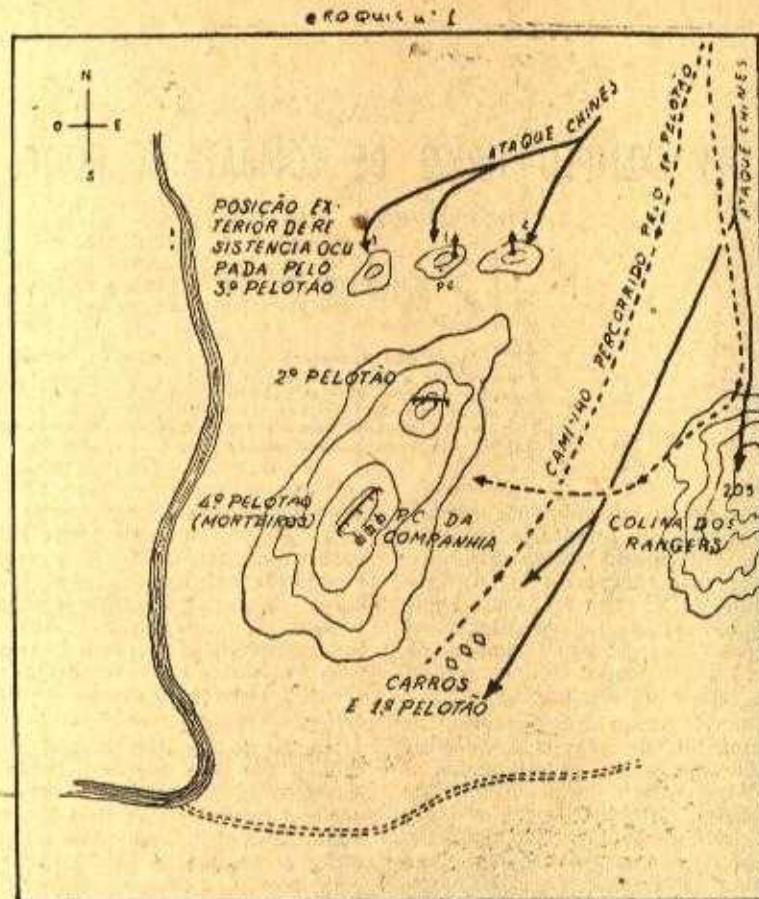
O relato desta ação começa na madrugada do citado dia 25 e só narraremos o que sucedeu à Companhia E do Regimento n. 27, comandada pelo capitão Desidério. Do que aconteceu ao resto do Agrupamento, cujo comportamento não desmereceu o da Companhia E, sómente citaremos os incidentes que afetaram esta unidade.

Quando a Companhia E começou a aproximar-se do seu objetivo, um monte (ver o croquis n. 1), já ali se encontrava uma sua Patrulha de

Reconhecimento. Nos dois mil metros que foi necessário percorrer para ali chegar, a Patrulha só foi hostilizada por alguns disparos isolados. O mesmo aconteceu quando o resto da Companhia se lhe juntou. Subindo a encosta, ocupou uma trincheira abandonada na crista, e começou a completar a posição que ia estabelecer.

Apesar do frio que tinham suportado e dos quatorze a quinze quilômetros que haviam percorrido desde a manhã, os homens estavam ainda frescos e dedicavam-se com ardor aos trabalhos de fortificação. No entanto, a marcha tinha sido penosa, por ter sido rápida, principalmente para os elementos que transportavam mais peso, ou seja, os morteiros e a dotação do canhão sem recuo de 57 mm.

Inicialmente o 3º Pelotão estabeleceu-se no cume junto do 2º, mas o seu trabalho de fortificação resultou infrutífero, pois posteriormente teve de avançar para ocupar três "picos" que estavam situados a cerca de 450 metros à frente do monte defendido pelo grosso da Companhia. Esta ordem dada pela Companhia ao 3º Pelotão chegou com bastante atraso. O seu comandante estudou o terreno e colocou uma Secção em cada "pico" pondo as suas duas metralhadoras, uma no pico da direita e outra no do centro. Novamente os seus homens cavaram as



posições. O tenente Burch, comandante deste Pelotão, ficou no topo do centro, com o P.C., junto da 1ª Secção. Esta teve de cavar os abrigos no cume do topo que havia sido terraplanado e transformado num cemitério coreano e, este pormenor, certamente não os animava a cavar.

Pelas 17,30 horas, quando se pôs o Sol, a posição estava com as suas defesas completadas. Alguns homens recostavam-se contra os monumentos funerários que os protegiam com as suas pedras, mas a maioria estava metida até à cintura nos seus poços de atiradores. Pouco antes de escurecer, os homens tinham-se esforçado por descobrir algum sinal do

inimigo, mas só puderam perceber, muito distante, alguns vultos que apareciam e desapareciam fugazmente e que tomaram por campões coreanos.

Burch não teve tempo para reconhecer o terreno, pois estivera tentando unir telefônicamente as posições das suas Secções. Porém não o conseguiu porque lhe faltavam uns 45 metros de fio.

Quando chegou a obscuridade, subitamente ouviu-se à direita uma rajada de metralhadora que atirava de perto, seguida de alguns tiros isolados. Durante uns momentos viram-se uns clarões no topo da direita, mas depois fez-se um silêncio total. Por minutos o caso pareceu

não ter importância. Quem sabe se não se tratava de um falso alarme produzido pela tensão originada pela súbita chegada da noite! Burch e os seus homens faziam conjecturas, mas não tiveram muito tempo.

A verdade era que a Secção da direita tinha sido varrida num abrir e fechar de olhos. Um soldado que tinha saído do seu posto e que se havia afastado um pouco, encosta abaixo, para se desentorpecer, desapareceu, sem deixar rastro. Segundos depois, uns vinte chineses atacaram a posição, e antes que a metralhadora começasse a fazer fogo, já a sua guarnição tinha sucumbido, mas no entanto o apontador ainda pôde disparar uma rajada antes de morrer.

Burch só o soube quando os sobreviventes chegaram penosamente à sua posição, arrastando encosta acima, dois camaradas que tinham sido feridos. Assim que puderam tomar ariento, contaram o que lhes tinha sucedido, acrescentando que tinham visto um soldado avançando na direção dos chineses, fazendo fogo com a sua espingarda-metralhadora. Na retaguarda, a posição onde se encontrava a Companhia E estava no mais completo silêncio. As duas Secções que restavam a Burch não tinham dado conta de nada. Mas, ainda não tinham acabado de falar os que tinham chegado, quando Burch ouviu umas vozes estrangeiras a algumas dezenas de metros no sopé do monte que ocupava, e que era coberto por bastantes árvores. As vozes continuavam a ouvir-se e não se via absolutamente nada. Esta situação durou uns vinte minutos. Burch tratou febrilmente de pedir pela rádio, fogo de morteiro e de artilharia, mas não conseguiu estabelecer contacto, porque dezoito unidades utilizavam o mesmo comprimento de onda. Cada vez que conseguia pôr-se em comunicação interferia uma das outras. Ainda estava procurando conseguir ligação, quando de repente explodiram simultaneamente entre os tumulos, uma dúzia de granadas de mão. Os chineses, tinham-se aproximado, arras-

tando-se, até uns dez metros de distância.

A Companhia entretanto tinha tomado uma medida relacionada mui indiretamente com a situação de Burch. Os "Rangers" ocupavam uma colina situada a Este do monte onde se encontrava instalado o capitão Desidério e tinham no ar o seu flanco esquerdo. O primeiro Pelotão da Companhia E estava bivacado entre os carros na pendente meridional do monte, e Desidério pensou que a sua situação não era muito boa e mandou-o ocupar uma posição entre o Pelotão de Burch, à esquerda, e a Companhia dos "Rangers", à direita. Isto aconteceu quando a primeira Secção de Burch estava sendo destruída. O sargento Mayor Cok saiu comandando o primeiro Pelotão, mas na obscuridade não encontrou o flanco dos "Rangers" e continuou avançando à sua procura na direção Nordeste. As instruções que tinha recebido eram incompletas pois não se lhe tinha dito até onde devia chegar. Rápidamente estava a uns mil e oitocentos metros dentro do território inimigo.

Deste modo, e com a melhor intenção a Companhia E encontrava-se dividida em quatro e disposta numa extensa frente no momento em que a "dança" ia começar. A sua posição era muito vulnerável e a única coisa que lhe faltava saber era se o inimigo ia ou não beneficiar dessa situação. O tenente-coronel Dolvin não sabia nada do movimento de Cok e portanto ignorava que os seus carros não contavam já com a proteção da infantaria, nem que esta força se encontrava vagueando sem rumo muito na vanguarda da sua primeira linha, pois, era realmente a situação do primeiro Pelotão, que se encontrava perdido e não sabia como voltar.

No terceiro Pelotão, Burch estava ainda agarrado ao seu rádio, acachapado atrás de uma campa quando caíram as granadas de mão dos chineses. Ao darem-se as explosões olhou para cima e pôde dar conta que tinha sido ele que havia revelado a sua posição e, à luz do luar, viu que dois coreanos do seu

Pelotão tinham abandonado a sombra e eram completamente visíveis. Uma granada explodiu perto deles e ouviu gritos; imediatamente apareceram à luz da lua uma dúzia de vultos prateados que surgiram do mato. A metralhadora fez fogo sobre eles mas só pôde disparar uma rajada pois o apontador e o servente foram mortos imediatamente por um chinês com uma descarga de pistola-metralhadora. Uma granada de mão caiu junto do sargento que estava perto de Burch, atirou-o ao ar e partiu-lhe uma perna; alguns soldados correram e alguém gritou "encontrou-se a metralhadora".

Tudo isto aconteceu nalguns segundos. Burch pôs-se de pé e então pôde ver cerca de 100 chineses que estavam dispostos em amplo semi-círculo e tão perto deles que podia alcançá-los à pedrada.

Rapidamente avaliou a sua situação. Do pico cônicó da direita, de altura superior à daquele em que estava, os chineses dominavam o cemitério e o seu fogo colhia-o de flanco sem que ele pudesse evitá-lo. Deu então ordem para retirarem sobre a Companhia. Os soldados que lhe restavam saíram a correr enquanto ele lhes cobriu a retirada com a sua carabina. A manobra saiu maravilhosa; fazendo um fogo ininterrupto pôde matar dois chineses que se tinham aproximado até cerca de cinco metros e com isto os outros vacilaram o tempo suficiente para que ele pudesse voltar-lhe as costas e correndo seguir os seus homens. Se naquele momento o inimigo tivesse carregado ou assumido à crista e feito fogo não se tinha salvo um único homem. Mas não o fez e os chineses como que atacados de loucura, começaram a saltar fazendo cabriolas entre os túmulos e gritando com desprezo: "voltai camponeses ou é que tendes medo?". Ainda o estavam repetindo quando a pequena força que tinha sido desalojada chegou ao monte principal. Porém Burch não pôde ocupar-se da sua terceira Secção e os chineses atacaram-na no momento em que abandonou o pico central. De todos os lados começou

a crepitante um nutrido fogo de espingarda e carabina contra a posição da terceira Secção. De vez em quando os soldados chineses isolados iam-se acercando da posição aproveitando o terreno.

Mas os últimos vinte metros do cone formavam um talude muito difícil e os defensores tinham um bom campo de tiro para todos os lados. Lançando granadas de mão e fazendo fogo de espingarda, a Secção pôde impor-se a um inimigo dez vezes superior.

Assim que Burch chegou à posição da Companhia, pediu fogo de artilharia para proteger a sua terceira Secção, conseguindo que durante uns quarenta e cinco minutos uma bateria de 155 mantivesse uma pequena cortina diante do pico por ela ocupado. Este apoio da artilharia pareceu quebrar o impeto dos chineses.

Pelas 02,00 horas, a 3ª Secção retirou-se sobre a Companhia, depois de ter caído a última granada de artilharia. O sargento que a comandava tomou esta decisão depois de avaliar a situação. Até ao momento não tinha perdido nenhum homem, mas já não tinha granadas de mão nem munições para a metralhadora e escasseavam também as munições para a espingarda.

Os restos do 3º Pelotão foram distribuídos pelos pontos em que podiam reforçar a posição do 2º Pelotão. A tensão aumentou durante as horas que se seguiram até ao amanhecer. Toda a gente perguntava aonde cairia o próximo golpe e se o 1º Pelotão voltaria ou não.

Mas se os da posição principal tinham motivos para preocupações, Cox e o seu Pelotão (o primeiro) estavam em piores condições. Não tendo encontrado os "Rangres" internaram-se num vale bastante amplo (o que é corrente na Coréia) e quando nasceu a lua estavam num labirinto de arrozais gelados. Cox ouviu um tiroteio distante, à retaguarda e à sua direita, e naquele momento os seus homens puderam ocultar-se instantaneamente (iam em fila indiana) na sombra de um alto dique... Pelos terraplanos que correram a ambos os lados do dique, marchavam para Sul duas

colunas chinesas. Os amarelos falavam excitadamente na sua marcha a meia corrida. Escondido, o Pelotão não ousou nem respirar e muito menos fazer fogo... Passaram alguns minutos e os chineses perderam-se de vista.

O perigo tinha sido grande e Cox chegou à conclusão que era necessário sair imediatamente dos arrozais. Descobrindo uma pequena colina, uns centos de metros à sua frente, ordenou ao Pelotão que avançasse para se ocultar na sombra da sua base. Mal tinham acabado de chegar, quando viram outra coluna que contornava a colina e se dirigia também para Sul. O trilho prateado dos uniformes identificavam-na como inimiga.

Só depois de desaparecer este novo perigo, é que Cox se decidiu a chamar Desidério pela rádio, para dizer-lhe que o seu Pelotão se encontrava no meio do exército chinês. Uma vez descrito o terreno onde se encontrava, Desidério ordenou-lhe que regressasse imediatamente para Sul uns dois mil metros e assim chegaria à grande colina onde se encontravam os "Rangers" pois Cox tinha de se unir a estes.

Voltaram para trás e chegaram quase à falda Norte da colina que a Companhia de "Rangers" estava defendendo. Porém, os chineses tinham-se antecipado. Os "Rangers" tinham sido duramente atingidos por duas vezes e, finalmente, sucumbiram depois de um dia terrível. Para conquistarem a colina tinham tido de disputar cada metro de terreno, pois pela frente estava uma parte da cortina "suicida" que o inimigo havia empregado para conter o nosso avanço para Norte, enquanto preparava o seu grande contra-ataque.

A nossa informação não tinha funcionado bem, pois o endurecimento da resistência devia ter-nos advertido da mudança da situação. O inimigo entrincheirado na colina dos "Rangers" só foi desalojado mediante uma concentração de fogo do nosso 77º Grupo de Artilharia. Durante as horas em que Burch estivera lutando, a colina dos "Rangers" esteve tranquila. As 23,50

horas, Dolvin recebeu informações no seu P.C. de que os "Rangers" estavam a ser atacados por um batalhão chinês, e, uma hora depois era-lhe comunicado que os chineses tinham sido repelidos, mas que o comandante dos "Rangers" tinha sido ferido num braço e que haviam outras baixas. Às 02,45 horas chegou uma breve informação, que dizia estar a Companhia envolvida pelos flancos, por uma força muito superior à sua. Depois fez-se silêncio.

O Pelotão de Cox que marchava silenciosamente pelo território inimigo, advertiu, quando começava a subir a colina, que as coisas não estavam a correr bem. Seis projéteis de 155 mm, altamente explosivos, caíram entre os seus homens não lhes tendo ocasionado baixas, apesar de quatro deles terem sido derrubados pela onda explosiva. Era o fogo que os "Rangers" tinham pedido para a encosta Norte da sua posição, mas que tinha chegado demasiado tarde.

Como a cortina de fogo persistia na base e na crista da colina, Cox teve de esperar. Entretanto chegavam às suas linhas um tenente e três homens. Este tinha sido ferido duas vezes e estava convencido que eles eram os únicos sobreviventes da Companhia dos "Rangers". Na realidade enganava-se, pois dos 80 soldados e três oficiais da Companhia, conseguiram voltar às nossas linhas 22.

Novamente Cox chamou pela rádio o seu capitão, e este ordenou-lhe que se encorporasse na Companhia, no monte principal. Dadas as adequadas instruções o Pelotão de Cox, em fila indiana e no mais completo silêncio, sem disparar um tiro, chegou aí pelas 04,30 horas. O feito foi notável e mostra bem alto a disciplina da sua gente; apesar de haver passado por diversos grupos de chineses, os homens conservaram o mais completo sangue-frio, seguindo atentos a sua marcha. Não o teriam feito melhor um grupo de índios acostumados a viver nos bosques!

Os chineses retiraram diante da Companhia E antes de amanhecer. A luta não cessou na colina da di-

reita que os "Rangers" tinham perdido. Quando Dolvin supôs que os chineses a tinham ocupado, concentrou sobre a sua crista o fogo de artilharia com projéteis de grande calibre e fósforo branco. Durante o resto da noite, a colina converteu-se num vulcão e quando chegou o dia, repetidas ondas de aviões de bombardeamento deixaram aí cair as suas cargas. Desejoso de recuperá-la, o chefe do Agrupamento Tático decidiu que a atacasse a Companhia B do Regimento de Infantaria 35.

Tal como Dolvin via a situação ela não era brilhante. O Regimento de Infantaria 35, que ia na esquerda, não tinha chegado à sua altura, e não tinha estabelecido a ligação com o 24 que marchava à direita; olhando para este lado, e um pouco para trás, podia ver na zona do 24 uma altura ocupada pelo inimigo que ameaçava a sua retaguarda. A sua única saída para Sul, estava guardada pela Companhia B do 35 que ocupava uma colina situada à sua retaguarda. Os chineses tinham atacado essa Companhia B durante a noite, e intensamente com fogo de morteiros e metralhadoras o próprio P.C. de Dolvin. Mas, afinal, a Companhia B saiu do transe só com algumas baixas. No entanto, a perda da Companhia dos "Rangers" tinha produzido um óco que não se podia tapar. Se se mandasse a Companhia B reconquistar a colina dos "Rangers", na direta, o Agrupamento ficaria "navegando sem âncoras em águas perigosas". Depois de pesar todos os fatores, Dolvin chegou com desgosto à conclusão que, a menos que o 24 que ia na direita, se pusesse na sua altura, não tinha nada a fazer.

No monte que era ocupado pela Companhia E, a manhã apresentava-se tranquila. A Companhia tomou a sua ração de reserva. Não se viam inimigos. A frente de um destacamento com seus homens, Burch tornou a ocupar a posição da noite anterior, e recuperou uma metralhadora, uma espingarda-metralhadora e em macas improvisadas com espingardas e mantas, transportou os seus mortos para a

Companhia. Em redor dos três picos ficaram ainda alguns cadáveres de chineses apesar destes terem levantado grande número dêles.

A meio da manhã chegou um comboio de carregadores coreanos com munições. Entre elas abundavam as de metralhadora e granadas de mão. Os soldados que no dia anterior só queriam uma, estavam a pedir três a cinco por cabeça.

A Companhia passou o dia cavando para afundar as suas trincheiras e consertaram-se as armas que se tinham encravado durante o combate. Não houve limpeza geral de armamento, porque a Companhia não tinha nenhum material para o fazer.

Mas a Companhia E não ia lutar novamente naquela posição.

A Divisão tinha examinado rapidamente a situação. O General Vennard Wilson, 2º comandante, comprovou pessoalmente como as coisas corriam na vanguarda.

O Batalhão que estava à esquerda no Regimento 24, ainda que não estivesse em contacto com o Agrupamento, foi agregado a este. Wilson ordenou a Dolvin que retrocedesse para um terreno que se adaptasse melhor à defesa, movimento que de todos os modos o poria em melhores condições de aproveitar o apoio que esperava na direita.

Quando a Divisão consolidasse a situação, atacaria de novo.

Nas novas posições, o Agrupamento de Dolvin ficaria, salvo a Companhia E justamente a Norte da altura ocupada pelo 2º Batalhão do Regimento 27, comandado também pelo tenente-coronel e fazia parte da reserva divisionária.

As Companhias retiraram escaldadamente sobre as novas posições, que estavam situadas em duas pequenas alturas que o Agrupamento tinha torneado, quando do seu avanço para Norte.

A Companhia B, a de Engenharia e a de Reconhecimento estabeleceram as suas posições defensivas, e só depois saiu a Companhia E, a que Dolvin deliberadamente indicou uma posição à retaguarda daquelas, por crer que necessitava de uma noite de descanso bem ganho.

Ainda que tôdas estas medidas fôssem tomadas pelo meio-dia, a Companhia E até às 16,30 horas não tinha recebido a ordem de retirar. Estava anoticingando quando terminou de carregar os seus carros e empreender a marcha para Sul. A sua gente estava de excelente humor ante a perspectiva de uma comida quente e de uma noite na cama.

Chegados à nova posição, e depois de comerem, alguns dos seus homens deitaram-se rapidamente, e ninguém se preocupou em cavar trincheiras. O terreno não oferecia grande proteção e a Companhia estava disseminada num semi-círculo, por duas colinas achataadas. Tanto Desidério como os seus homens estavam convencidos de que estando bastante à retaguarda não tinham a temer qualquer perigo. Monhou-se uma guarda e o resto da Companhia preparou-se para dormir.

Já estavam deitados e não se ouvia qualquer ruído a não ser o ressonar de alguns, quando de repente os chineses atacaram. O fogo ouvia-se a Norte e Sul da posição da Companhia. O inimigo tinha cercado simultaneamente o grosso do Agrupamento a Norte e outro Batalhão à retaguarda.

As 12,30 horas, Desidério recebeu ordem de formar a sua Companhia para sair antes de quinze minutos. Com a moral intacta acomodou a sua gente sobre cinco carros e durante uma pausa do fogo, levou-a ao P.C. de Dolvin. A Companhia saltou dos carros e recebeu ordens para ocupar uma pequena colina em forma de "C" que estava uns 150 metros à frente do P.C. (veja-se o croquis n. 2). Avançou até à base da colina sem ser hostilizado; parecia um falso alarme... Começou a subi-la indo o 1º Pelotão na frente (sob o comando de Cox) e atrás os outros em coluna de Pelotões, pela seguinte ordem: 3º, 2º e 4º. Mal Cox tinha avançado alguns metros, o seu Pelotão começou a ser batido por fogo de espingarda e de metralhadora, que o obrigou a procurar proteção, deixando-se os seus homens por terra, entre as rochas. No entanto, não se deram baixas.

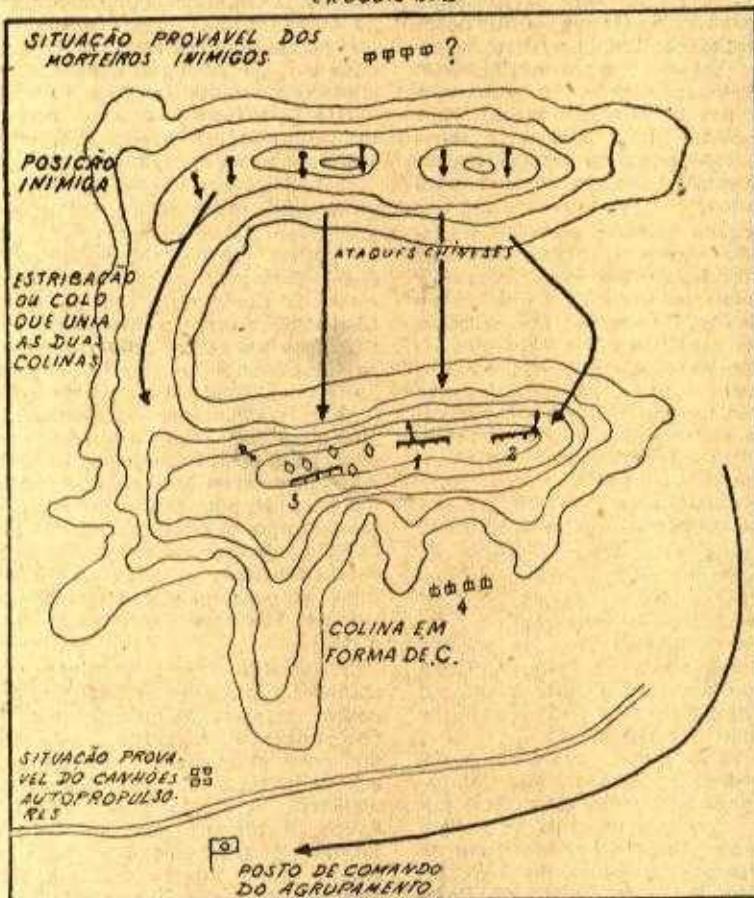
A descarga tinha vindo da esquerda. O inimigo ocupava o cume da outra colina unida àquela em que estavam e que não distava dela mais do que 180 metros. Uns homens responderam ao fogo inimigo, outros fortificaram-se e os restantes seguiram colina acima, fazendo fogo enquanto marchavam.

Cox continuou atirando com alguns dos seus homens, até que o grosso do Pelotão chegou ao cume da colina. Então foi reunir-se a elas. Protegido pelo seu fogo o resto da Companhia escalou a colina e sob a direção do capitão fortificou-se no cume, dando a frente ao lugar donde se viam as chamas do fogo inimigo. Inicialmente, o tenente comandante do Pelotão de Morteiros não pôde localizar com exatidão a posição inimiga. Por isso mandou os seus homens transportá-los para o cume a fim de ter melhor campo de observação. Seguidamente quando os chineses tornavam a hostilizar a colina com o seu fogo, as suas balas tracejantes revelaram onde estavam as suas armas.

A situação era a seguinte. Os chineses tinham-se instalado numa colina paralela à que ocupava a Companhia E e unida a esta por um colo mais baixo que não se achava a mais de 180 metros de distância. Avaliada a situação, Evans, o tenente do Pelotão de Morteiros, transportou-os para o ângulo do C, que como tínhamos dito formava a colina, situando-os na contra-encosta. Não tinha perdido nenhum homem, mas faltava-lhe uma esquadra que se tinha perdido quando desmontaram os carros. Imediatamente entraram os morteiros em posição e bateram a crista donde os chineses tinham as suas metralhadoras.

Entretanto Desidério tinha abandonado a colina e voltado ao P.C. do Agrupamento. Ali estavam os cinco carros. Disse a Dolvin que precisava dos carros e que estes podiam escalar a colina. Não era possível o apoio da artilharia, porque esta estava lutando, atacada pelo inimigo na sua própria posição. Quinze minutos depois, Desidério dirigia a marcha dos carros até à

CROQUIS N.º 2



sua posição, tendo chegado momentos antes dos chineses iniciarem o assalto.

O sargento do 1º Pelotão tinha a seu cargo uma metralhadora colocado no extremo do flanco esquerdo. Daí tinha observado o fogo do Pelotão de Morteiros de 81 mm, seguido dos de 60, que tinham batido parte do terreno intermédio entre as duas colinas e a pendente inimiga. Os projéteis de fósforo branco, que tinham sido empregados provocaram um incêndio na erva seca, que o vento aticava.

Então uns cem inimigos precipitaram-se para as chamas e trataram

de apagá-las pisando o mato. Subitamente o "grupo de bombeiros" dividiu-se em dois: uma parte precipitou-se pelo colo e a outra lançou-se pelo vale intermédio sobre o flanco direito da Companhia. Esse colo, sem vegetação, era um bom campo de tiro para a metralhadora do 3º Pelotão, e o seu fogo, o das espingardas automáticas, e, o dos outros Pelotões fizeram bastantes baixas entre os chineses. O ataque fracassou e podia-se ver que uma parte dos assaltantes escapavam-se, enquanto aqui e ali alguns outros tratavam de abrigar-se pelas faldas do colo.

Simultaneamente os dois primeiros carros que chegaram à posição dirigiram as suas metralhadoras contra o grupo que atacava pelo vale. Alguns caíram e os outros dispersaram e avançaram até à pendente da colina onde estava a Companhia.

Depois, na linha chinesa soaram as cornetas... Ao resplendor do quase extinto incêndio do mato, os norte-americanos puderam ver um contínuo refluxo de chineses que se esforçavam por cruzar o vale e recolher às suas anteriores posições. Os carros atraíam o fogo inimigo como imãs, e o terceiro quando entrou em posição foi atingido por fogo de morteiros. Desenvolveram frente ao Norte, distanciados entre si de uns vinte metros e entre eles espalharam-se os atiradores. Nesta formação, os carros podiam empregar a sua artilharia contra a posição inimiga da colina oposta, enquanto as suas metralhadoras batiam de cima abaixo a suave pendente, por onde os chineses tentavam avançar.

Ainda que se pudesse neutralizar parcialmente o fogo inimigo das armas leigas não se podia fazer nada contra os seus morteiros. Estes disparavam por salvas de quatro tubos e uns quarenta projéteis caíram dentro da posição da Companhia. Na sua posição o comandante dos nossos morteiros nada podia fazer porque ninguém lhe podia dar uma idéia sobre a localização dos morteiros inimigos. O P.C. de Dolvin estava também a ser batido por um fogo, o qual consistia, sem variação, em duas descargas de quatro tubos cada uma, seguidas de uma interrupção prolongada, como se os morteiros mudassem de posição.

O combate continua nestas condições por umas duas horas. Os chineses continuavam os seus ataques e a Companhia E com os seus carros e o fogo das armas de infantaria continuava fazendo a carnificina.

Finalmente, ouviu-se da colina inimiga o toque de retirar. Naquele momento, e segundo declararam os infantes que ali estiveram, todos estavam convencidos que os carros tinham salvo a situação. No flanco

esquerdo o 1º Pelotão tinha consumido seis caixas de munições de metralhadora, a maior parte sobre alvos vistos, e, os atiradores do centro e do flanco direito consumiram outro tanto, mas os carros, que disparavam de mais alto, tinham consumido 45 caixas de munições de 12,7 mm. No colo que unia as duas colinas e no vale, os norte-americanos puderam ver verdadeiros montes de cadáveres chineses.

Chegada a manhã, a Companhia fez o seu balanço. Tinham caído 14 homens, a maioria por causa do fogo dos morteiros, mas, como compensação tinham-se juntado três fuzileiros. No momento em que Dolvin estava mais atarefado para estabelecer alguma defesa ao redor do seu P.C. viu três homens armados com carabinas, que pareciam estar folgando. Que fazem vocês? perguntou-lhe. Ao responderem-lhe que não faziam nada, ordenou-lhes que subissem à colina e se incorporassem na Companhia E. Assim fizeram sem dizerem palavra, incorporando-se no Pelotão da esquerda. No dia seguinte Dolvin soube que os desconhecidos eram um piloto de caça e dois soldados de aviação que se encontravam naquele lugar em viagem oficial.

Durante a pausa os feridos foram levados para o P.C. do Agrupamento e a Companhia foi abundantemente remuniciada.

Neste combate o seu comandante conduziu-se com uma calma extraordinária. Passou grande parte do tempo com os carros, assinalando-lhes os objetivos e ajudando-os a corrigir o tiro, e percorreu as linhas animando os seus homens e comprovando o rendimento das suas armas pesadas. Falou pouco, mas a sua gente "apalpou" a sua presença.

Como em tantas outras ocasiões, a hora mais grave chegou poucos antes de raiar o dia. A noite tinha sido nebulosa e a nebulosidade aumentou mais com o amanhecer. Uma obscura neblina desprendia-se do vale e ainda se não tinham ouvido tiros inimigos, mas já uma onda de granadeiros chineses em silêncio e sem ser apercebida chegará até a uns quinze metros dos

postos da Companhia. Ai se alapadou e esperou. Na colina inimiga estavam colocadas seis metralhadoras... De repente começou o ataque. De um flanco ao outro as metralhadoras inimigas começaram a vomitar um fogo preciso que immobilizou os norte-americanos nos seus poços de atiradores; ao mesmo tempo começavam a cair granadas de mão chinesas nas posições da Companhia, sinal da presença imediata dos granadeiros inimigos. Alguns deles chegaram às trincheiras norte-americanas ao mesmo tempo que as suas granadas; uns foram vítimas das suas próprias metralhadoras e outros das nossas coronhas.

Atrás dos granadeiros, outros chineses tomava parte na carga, e como nos ataques anteriores, uns pelo colo e outros pelo vale, avançaram fazendo desatinadamente fogo contra as posições da colina.

Uma equipa de lança foguetes conseguiu entrar na nossa posição e pôde fazer fogo antes dos seus componentes terem sido mortos pelo fogo de uma pistola-metralhadora. O seu disparo avariou uma lagarta de um dos carros. Uma outra equipa foi aniquilada quando passava o vale.

Uma granada caiu na tórre de um carro e matou o seu artilheiro. Um sargento da Companhia E subiu para o carro e continuou fazendo fogo. Minutos mais tarde uma granada de fragmentação americana, lançada por um chinês ricochetou num carro e rebentou no ar matando um soldado e ferindo gravemente um tenente. Essa mesma explosão feriu um sargento do carro e levantando-o em peso lançou-o para o terreno.

Depois uma granada de morteiro rebentou junto ao carro do flanco direito e os seus estilhaços feriram a Desidério, o capitão cerra-fila da Companhia, dois sargentos e um cabo, tendo os três últimos de serem evacuados.

A confusão causada por este golpe favoreceu uma nova oportunidade para os chineses. Uma dúzia deles, lançavam-se sobre o ponto de união do 1º e 3º Pelotões; uns quantos foram mortos enquanto corriam, mas sete deles chegaram

até aos carros e começaram a saltar-lhes para cima. Cox e os seus homens abandonando num momento o seu terreno, chegaram a correr e crivavam-nos com as suas espingardas-metralhadora, tendo-lhes feito fogo de tão perto que os chineses caíram a seus pés. Este incidente foi duplamente afortunado, porque no instante em que abandonavam a sua posição caiu nela um projétil de artilharia, parece que de 103 mm, que foi o único que os chineses dispararam.

No flanco esquerdo a situação estava ganha. O 1º Pelotão, com a sua metralhadora e uma dúzia de atiradores tinha parado os chineses que queriam avançar pelo colo. No centro, as coisas iam-se compondo, ainda que não tivesse diminuído a troca de granadas de mão. Havia 15 homens feridos por estilhaços e ainda outros tinham sido evacuados. Cambaleando pela sua ferida, Desidério, sentia no entanto o cansaço dos outros. Começou a gritar o que até então tinha dito mais de vagar a seus homens: Aguentai até ao amanhecer e teremos vencido!

A exortação percorreu toda a linha e o 2º Pelotão, respondeu-lhe todo, com o mesmo grito.

Mas todavia estava-se preparando a prova por que este Pelotão ia passar. Na sua extremidade, a colina era coberta de espesso arvoredo que entretanto estava envolto num denso nevoeiro. Ali se tinha colocado uma metralhadora e uma espingarda-metralhadora. Mas o inimigo em grande número conseguiu chegar bem perto dela sem dificuldade e sem ser notada. Antes que se desse conta, os chineses caíram-lhe em cima e fizeram saltar a metralhadora com uma granada de mão, matando o cabo que tinha a espingarda-metralhadora e um sargento. Outros dez homens foram feridos a bala ou por estilhaços em poucos segundos. Apercebendo-se da situação o comandante do Pelotão gritou aos seus homens que o seguissem pela contra-encosta.

Novamente os morteiros estavam sem munições. Lançado o último dos seus 400 tiros, o comandante subiu à crista a ver se conseguia qualquer ajuda. A sua chegada co-

incidiu com a retirada do 2º Pelotão e pôde ver como os chineses, da posição antes ocupada por este Pelotão, disparavam as espingardas e os lança-foguetes sobre os carros.

Rapidamente alastrou a desmorilização entre os feridos que se protegiam na relativa segurança do terreno. Alguns começaram a gritar: "Romperam a linha! Salve-se quem puder!".

Os carristas ouvindo-os alarmaram-se e dois dos carros começaram a abandonar a colina.

Correndo a um e outro lado, Desidério batia na couraça dos carros com a corona de uma espingarda e gritava: "Malditos sejam! Tenões que ficar e lutar! Não retiramos!". Um tenente juntou-se a ele nas maldições e nas pancadas nas couraças. Os carros pararam...

Então Desidério voltou até junto dos seus homens seguido do tenente e disse-lhe: "Agora vieram sobre nós. Vá você para um lado que eu vou para aquele! Nós vamos contê-los!".

Estas foram as suas últimas palavras. Quando saiu na direção do flanco indicado, uma bala entrou-lhe pelas costas e atravessou-lhe o coração.

Os que presenciavam a sua morte convenceram-se de que com o seu capitão se perdia também a Companhia. A alguns passos o tenente também caiu ferido por uma granada de mão. Os dois chefes estavam fora de combate e o inimigo estava já dentro da posição... Mas Lefler, o comandante do 2º Pelotão e os seus homens tinham voltado. Depois de terem descido uns 40 metros pela contra-encosta, o sargento reorganizou e remuniu com granadas de mão a sua gente. Depois, ordenou-lhe que avançasse sem direitos às suas posições anteriores. Conseguiram-no abrindo caminho com as granadas de mão e o inimigo não podendo resistir a esta onda, fugiu encosta abaixo.

Naquele momento a pressão terminou. Durante meia hora alguns atiradores inimigos continuaram fazendo fogo, mas a força principal começou a retirar quando o 2º Pelotão reconquistou a sua posição.

O combate tinha sido ganho no momento em que parecia perdido!

Evans acercou-se do cadáver de Desidério e pôde perceber a sua ação. Então, constatou que tinha amanhecido, e recordou os gritos de... "Aguentai até ao amanhecer e teremos vencido!".

São dignas de menção alguns dados sobre este combate:

De 60 homens que a Companhia E tinha quando começou a ação, oito morreram; as nove espingardas-metralhadora da Companhia ficaram fora de serviço, uma por causa de um tiro e outras por descasquilhamento e por "recalentamiento". Apesar disso todos afirmavam que tinham sido a principal defesa dos atiradores.

O Agrupamento Dolvin entrou em posição com as munições regulamentares para cinco dias (todas as armas). Consumiram-se todas numa noite, exceto as das "Bazookas", do canhão sem retrocesso e parte das de espingarda.

Com honra póstuma foi concedida ao capitão Desidério a "Medalha de Honra". A companhia ganhou uma citação como Unidade Distinta.

Não houve oportunidade para avaliar as diversas armas que tinham feito as baixas. Dolvin que pôde desbaratar o ataque dos granadeiros chineses ao seu P.C., ocorrido ao mesmo tempo que a onda que quase fêz sossobrar a Companhia E, chamou pouco depois do amanhecer o seu comandante e ordenou-lhe que regressasse à posição da noite anterior. Os homens recolheram as suas armas e os seus mortos, e saíram da tão disputada colina. As primeiras horas da tarde o Agrupamento reuniu-se à Divisão. O inimigo avançou, e estas ações, foram o começo de uma larga e contínua luta contra os chineses.

Quando a Companhia E passou ante o P.C., Dolvin viu o piloto de caça que tinha mandado na noite anterior para a colina. Dirigindo-se ao tenente-coronel, o piloto disse-lhe: "Já matei o chinês que me correspondia e quero voltar a ser piloto!".

NORMAS PADRÕES DE AÇÃO

Cel. MANOEL JOAQUIM GUEDES

INSTRUÇÕES PARA O REGISTRO DAS ALTERAÇÕES DE PRAÇAS

I — As alterações das praças passarão, doravante, a serem escrituradas dentro do modelo anexo e obedecerá ao seguinte :

- A) As alterações do corrente ano, cuja escrituração já estiver iniciada, continuarão a ser escrituradas no livro respectivo ; as que se abrirem doravante serão feitas no modelo ora distribuído.
- B) As normas a observar na escrituração das alterações no modelo novo são as seguintes :
 - 1º. As alterações devem ser de preferência dactilografadas ; podem, entretanto, ser escrituradas a lápis-tinta ou caneta esterográfica, sem nenhum inconveniente. Em qualquer caso, será utilizado papel-carbono de dupla-face para obtenção da segunda via e contra-cópia da primeira via.
 - 2º. A data de cada alteração deve figurar na coluna "DATAS" e também na mesma linha, na coluna "ALTERAÇÕES", sendo o dia do mês por extenso. Sempre que possível, deve constar a data em que ocorrem a alteração e não a da publicação em boletim.

Assim, por exemplo :

invés de :

"Novembro : A oito, foi público ter tido alta a seis"
registra-se

"Novembro : A seis, teve alta".

3º. No final de cada alteração, menciona-se abreviadamente o boletim que a publicou. Por exemplo :

"Novembro : A seis, teve alta. (Bol. 276)".

4º. As alterações são escrituradas em ordem cronológica seguidamente sem espaço em branco e sem rasuras.

5º. Havendo necessidade de mais de uma fôlha, utiliza-se de preferência, o modelo "Continuação". A partir da 2ª fôlha, todas são numeradas e rubricadas pelo oficial responsável, no canto superior direito ; a 1ª fôlha é apenas rubricada.

(*) Continuação do artigo anterior.

- 6º. Os deslocamentos e estacionamentos por motivo de exercícios são registrados de forma sumária, fazendo-se constar apenas as datas de partida e regresso e a região de exercício. Os afastamentos de duração inferior a quatro dias não se mencionam.
- 7º. As alterações são normalmente encerradas e assinadas pelo oficial responsável no fim de cada ano. As segundas vias são encadernadas em ordem alfabética e constituem o arquivo das alterações do ano; cada volume é acompanhado de uma relação das alterações nêle existentes, assinadas pelo oficial responsável.
- 8º. Em caso de transferência da praça, suas alterações são encerradas e remetidas (1ª via) imediatamente ao novo destino. A 2ª via permanecerá no arquivo.
- 9º. Quando a praça é excluída do Exército a 2ª via fica no arquivo, e a 1ª via é anexada a outras relações porventura existentes, passadas por outras subunidades. Destarte será possível reconstituir-se toda a vida militar do reservista, quer consultando seu "dossier" (1ª via), quer consultando os arquivos de todas as subunidades, onde haja servido a partir da última.
(Bol. Int. n. 147, de 20-VI-951).

Ministério da Guerra

Nome completo em letras maiúsculas

4ª R. M. e 4ª D.I.

Pósto ou grad. Ident. Clas.

10º R.I.

Relação das alterações ocorridas com a praça acima:

(1ª via)

Visto		ALTERAÇÕES
Datas	Epígrafes	

INSTRUÇÕES PARA O PREPARO E DISTRIBUIÇÃO DA RAÇÃO DOS ANIMAIS

I — Alfafa e capim :

- A) Recebida a ração do Aprovisionamento, é ela dividida em duas porções;
- B) Realizado o constante da letra "A", é a alfafa desfiada e depois cortada em pedaços menores na faca de capim. A mesma operação será realizada com o capim;
- C) Misturar as rações preparadas de alfafa e capim;
- D) Dividir em porções de 2,5 kg, por animal (pesada com a balança de gancho e passando nos dois extremos do saco de aniagem distribuído para este fim);
- E) Uma vez realizado o disposto na letra "D", distribuir a ração, boxe por boxe ou baia por baia;
- F) Obrigatoriamente os sargentos de dia assistirão o preparo e a distribuição e verificação depois, boxe por boxe e baia por baia, se todos receberam a ração certa, de grão, alfafa, capim, sal e água.

II — Milho — Palha de arroz e sal :

- A) Dividir a ração ao meio;
- B) Misturar a palha com o milho e o sal (se este fôr em pó);
- C) Distribuir, com o auxílio da lata de Aveia, um quilograma de milho, 250 gramas de palha. (O sal já está misturado e corresponde a 10 gramas por muar e 12,5 gramas por cavalo em cada ração).

INSTRUÇÕES REGULADORAS PARA O PERÍODO DE REGIMENTO

I — Objetivo :

Estabelecer normas para a realização dos exercícios deste período de acordo com as possibilidades do corpo.

II — Duração :

- 4 Semanas.
- Início — 25-XII-950 ;
- Fim — 20-I-951.

III — Exercícios a realizar :

- A) Embarque e desembarque por via-férrea ;
- B) Serviços em campanha (marcha durante dois dias consecutivos, com estacionamento em fim de movimento. Funcionamento dos serviços).

IV — Organização do R.I. :

A mesma estabelecida para o Período de Unidade.

V — Direção do Exercício :

Como está fixado para o período de Unidade. A execução do exercício ficará a cargo do comandante do Btl.

VI — Prescrições diversas :

- A) Os exercícios fixados no n. III, serão realizados respectivamente na penúltima e última semanas do período ;

- B) As duas primeiras semanas serão destinadas ao período dos elementos que representarão o R.I. em Juiz de Fora e à organização, exposição e preparo dos exercícios ficados;
- C) A organização, exposição e preparo da documentação necessária ficará a cargo do S/3.

NORMAS PARA USO E ARRUMAÇÃO DO EQUIPAMENTO

1. De ordem do Sr. Cel. Cmt. do Regimento, determino as prescrições abaixo, relativas à arrumação da mochila, bem como o material que nela deve conter:

a) *No exterior da mochila :*

- uma manta dobrada dentro do meio pano de barraca;
- ferramenta de sapa com a parte metálica para cima;
- capote emalado sob a aba da mochila;
- bornal.

b) *No interior da mochila :*

- uma muda de uniforme de instrução;
- um gorro sem pala (circular);
- dois pares de meia;
- uma cueca;
- uma camiseta sem manga;
- um calção de ginástica;
- um lenço;
- cordel e estopa para limpeza do armamento;
- páus de barraca, estacas e corda.

c) *No bornal da mochila :*

- material de higiene pessoal: toalha, sabonete, pasta de dente, escova de dente;
- material para reparação do uniforme: linha, agulha e botões;
- marmita.

2. *Modo de arrumar a mochila :*

Estende-se o meio pano de barraca e coloca-se a manta sobre o mesmo, com suas extremidades dobradas na altura dos penúltimos ilhos da parte retangular, do meio pano de barraca.

Dobra-se as extremidades do meio pano de barraca sobre a manta, de sorte que ambos fiquem com as mesmas dimensões.

Dobra-se o conjunto assim formado pelo meio e enrola-se.

Arruma-se o material previsto para o interior da mochila e suspende-se a aba inferior. Dobra-se o capote de maneira que o fardo tenha as mesmas dimensões da mochila e coloca-se sobre a aba. Aperta-se o conjunto com os malotes.

Colocação da ferramenta de sapa — Pá: deve ficar sobre o capote com a parte metálica para cima e presa pelos dois malotes inferiores da mochila. Picareta: da mesma maneira que o pá, porém, presa pelos três malotes.

Coloca-se o conjunto pano-manta sobre a mochila com a parte aberta para trás, fazendo a fixação d'este na mochila pelos malotes laterais.

A parte de cima do conjunto pano-manta ficará presa pelo atacador (cordel verde) que acompanha a mochila.

FORTIFICAÇÕES DO DISTRITO FEDERAL E DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Cel. ANNIBAL BARRETO

Resumo histórico das fortificações construídas no Distrito Federal e no Estado do Rio de Janeiro, na época do Brasil Colônia, Brasil Império e Brasil República.

DISTRITO FEDERAL

A expedição de 1501, destinada à exploração da costa do Brasil, comandada por Gonçalo Coelho, Cris-tévam Jaques ou por D. Nuno Mancel, segundo alguns historiadores, atingiu no dia 1 de janeiro de 1502 a baía de Guanabara ou Niterói, conforme chamavam os indígenas, e que, considerada a foz de um grande rio, foi denominado Rio de Janeiro.

O atual Distrito Federal, quando da divisão do Brasil em Capitanias hereditárias, em 1534, ficou compreendido em parte do segundo quinhão doado a Martim Afonso de Souza, que abrangia a costa a partir do rio Juquiriqueré (Estado de S. Paulo) até a barra de Macaé (Estado do Rio).

Conforme vimos, Martim Afonso de Souza e nem seu delegado iniciaram a colonização desse seu segundo quinhão de sua Capitania. Todavia, em 1554, uns três colonos chegaram a se estabelecer na baía de Guanabara. Em 1567 esse quinhão, após a expulsão dos franceses, reverteu à Coroa.

Vejamos, agora, num resumo histórico, como foram disseminadas pelo litoral e pelo interior essas fortificações.

^{1º)} FORTALEZA DE S. FRANCISCO XAVIER DE VILLEGAIGNON

(Ou Villegaignon)

Construção, Armamento, etc.

Essa Fortaleza foi construída, na Ilha Villegaignon, em 1555, pelo

Almirante francês Nicolau Durant de Villegaignon, que a denominou de Forte Coligny.

Em 1567, quando expulsos os franceses do Rio de Janeiro, foi arrasada pelos portuguêses.

Em 1695 foi reconstruída.

Nesse mesmo local, posteriormente, foi construída uma Bateria, por ordem do Governador Sebastião Caldas.

Em 1711 uma explosão destruiu essa Bateria e sofreu outros danos por ocasião da invasão de Duguay-Trouin. Nessa época estava armada com 20 canhões.

Em 1761 foi iniciada, por ordem do Governador Gomes Freire de Andrade, a construção no local onde existia o Morro das Palmeiras, de uma outra Fortaleza ou Forte que foi denominado S. Francisco Xavier.

NOTA — O Morro das Palmeiras que existiu nessa Ilha foi demolido, nessa época, e, assim, aumentada a área da mesma.

Daí em diante essa Fortaleza foi sempre melhorada, e, em 1863, passou a depender do Ministério da Marinha.

Em 1838 seu armamento constava de 34 peças, e sua guarnição era a seguinte :

- 1 Major ;
- 2 2º Tenentes ;
- 1 Alferes ;
- 1 Capelão ;
- 303 Praças.

Em 1880 guarnecia essa Fortaleza o Corpo de Marinheiros Imperiais e seu armamento constava de 54 peças.

Em 1883 foi melhorada.

Em 1894 ficou subordinada ao Ministério da Guerra; e em 1895 voltou a ser subordinada ao Ministério da Marinha.

Mais tarde nela aquartelou o Corpo de Marinheiros Nacionais.

Em 11 de junho de 1938 foi inaugurada a Escola Naval, erigida sobre os escombros da antiga Fortaleza.

Seus velhos canhões servem de ornamento às praias da Ilha.

2º) FORTALEZA DA LAGE

Construção, Armamento, etc.

Essa Fortaleza teve inicio em 1555, com a instalação, por Villagagnon, da Bateria Ratier, constante de duas peças. Entretanto, foi abandonada, considerando as vagas e tempestades que varriam o rochedo, pondo em perigo a guarnição e o armamento.

Em 1584, no Governo de Salvador Correia de Sá, novamente, foi avançate a sua construção.

Em 1644, no Governo de D. Francisco Souto Maior, foi construída uma Fortaleza, mas foi abandonada.

NOTA — As rendas provenientes da venda de terrenos da Rua Direita (hoje 1º de Março), em 1645-1647, no governo de Vasqueanes, foram aplicadas nas obras da Fortaleza da Lage.

Em 1690 foi ordenada, novamente, a construção, nesse local de uma outra Fortaleza, mas só em 1710 é que foi edificada.

No Governo de D. Francisco Távora, em 1715-1716, foi essa Fortaleza restaurada e melhorada, mas só em 1770, no Governo do Marquês do Lavradio é que foi concluída.

Em 1838 seu armamento constava de 20 peças; a sua guarnição era a seguinte:

1 Major;

1 Tenente;

1 Capelão;

280 Praças.

Em 1863 já era considerada fortificação de 2ª classe.

Em 1874-1875 passou por alguns melhoramentos.

Em 1881 possuía 28 canhões.

Em 1889, novos melhoramentos foram feitos.

Em 1895 foram montados alguns

canhões Krupp c 15L/40.

Em 1896 foram iniciadas grandes obras na Fortaleza.

Sómente a 20 de abril de 1901 foram terminadas as obras principais e a montagem das cúpulas.

De 1901 a 1903 foram gastos em obras na Fortaleza a importância de então 2.403.000\$000.

Em 1903 foram colocadas uma torre de 2 canhões de 240mm; uma torre de 2 canhões de 150mm; duas torres de 2 canhões de 75mm e obras complementares.

Em 1906 novos melhoramentos foram feitos, tendo sido despendidos então 300.000\$000.

Em 1907 outros melhoramentos foram executados.

Por Decreto n. 34.152-12-X-53 passou a denominar-se "Forte Tamandaré".

Transcrevemos abaixo o Decreto referido:

"FORTE TAMANDARÉ"

(Denominação)

Decreto n. 34.152 — De 12 de outubro de 1953.

Denomina "Forte Tamandaré" o atual Forte da Lage.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 87, inciso XI, da Constituição, e atendendo ao justo desejo do Exército de homenagear perpetuamente a Marinha de Guerra:

Considerando que é de interesse da nacionalidade cultuar os grandes vultos do passado e os beneméritos da Pátria;

Considerando que o Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha de Guerra do Brasil, foi um Soldado completo, na paz e na guerra, merecendo sua memória a eterna gratidão de todos os brasileiros;

Considerando que a 1ª Bateria do 4º Grupo de Artilharia de Costa e Forte da Lage é uma Unidade do Exército que está localizada diretamente sobre o mar em que tanto lutou aquele heróico marinheiro;

Considerando que a 13 de dezembro se comemora o Dia do Marinheiro,

Decreta :

Art. 1º. O Forte da Lage, situado em frente à Barra da Baía de Guanabara, denominar-se-á, a partir de 13 de dezembro próximo, Forte Tamandaré, como homenagem do Exército à Marinha de Guerra do Brasil, na pessoa do seu Patrono, Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, marinheiro de escol que como Soldado da Pátria, a ela se dedicou inteiramente, na paz e na guerra.

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 12 de outubro de 1953; 132º da Independência e 65º da República.

(“Diário Oficial” de 12-X-953) — (BE n. 42, de 17-X-953).

Hoje é guarneçida pela 1ª Bateria do 4º G.A. Costa e armada com canhão de calibre 150, 75 e 240 — Krupp.

NOTA — Esta Ilha tem 110 metros de comprimento e 55 de largura.

3º) FORTALEZA OU FORTE DE SÃO SEBASTIÃO

(Morro do Descanso, Morro de S. Januário (parte do Morro) ou Morro do Castelo)

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído, em 1567, por Mem de Sá após a derrota dos franceses.

Ficava situado no lado norte do Morro do Descanso, que passou a ser denominar Morro do Castelo.

Tinha como finalidade defender o pôrto dos Padres da Companhia de Jesus, no Largo do Paço, hoje Praça 15 de Novembro.

Em 1572, Cristóvão de Barros maturou sua construção.

NOTA — Mem de Sá mandou construir uma muralha, ligando o Forte de S. Sebastião ao Forte de Santiago (Castelinho) e localizou as Portas da Cidade no local onde hoje se chama Beco da Música, junto à Rua da Misericórdia.

Até o começo do século havia ainda um arco de pedra nesse beco, como vestígios das antigas Portas.

A sua conclusão coube, entretanto, Martins Correia de Sá, nos princípios do século XVII.

Em 1711 estava armada com 5 canhões.

Foi ampliada no Governo do Marquês do Lavradio.

Mais tarde desarmada.

Em 1893 já havia sido nesse local instalado um Pósto Semafórico.

Em 1922, com o inicio da demolição do Morro do Castelo, desapareceram os seus últimos vestígios.

NOTA — O Forte de S. Sebastião — era considerado o “Castelo” da cidade, motivo por que o Morro de S. Januário ou do Descanso passou se chamar “Castelo”.

4º) FORTE DE SANTIAGO, DA MISERICÓRDIA OU DO CALABOUÇO

(No antigo Arsenal de Guerra)

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído em 1696, no mesmo local (na ponta de S. Tiago, na base do Morro do Castelo) onde havia sido construído, em 1603, por Martins Correia de Sá, uma Bateria, com a invocação de S. Tiago, e que tinha por missão impedir qualquer desembarque na praia de Santa Luzia.

Em 1711 estava armado com um único canhão, segundo alguns historiadores.

Em 1885 estava armado com 7 peças.

Posteriormente, foi abandonado.

Em 1922 suas muralhas ainda estavam de pé.

Em 1939 desapareceram seus últimos vestígios, com a demolição das ruínas de seus baluartes e velhas muralhas.

NOTA — a) Servia de quartel à guarda dos Vice-Reis, Trem de Guerra e Arsenal de Guerra, onde hoje está o Museu Histórico;

b) No morro do Castelo além desses dois fortões citados houve mais um pequeno forte denominado São Januário, motivo por que parte do morro é conhecido por São Januário;

c) Na primeira metade do século XVII no governo de Duarte Corrêa Vasconcelos foi construída u'a muralha que ligava o forte São Tiago ao de São Sebastião.

Aí ficavam as “Portas da Cidade”.

Até pouco tempo ainda existia, como vestígios dessas Portas, um arco de pedra no Beco da Música, que hoje tende a desaparecer, em face das demolições de edifícios ali existentes.

d) O Calabouço, local onde os escravos, "oficialmente", sofriam castigos corporais, estava localizado no antigo forte São Tiago, onde depois, foi a Casa do Trem, Arsenal de Guerra e, presentemente o Museu Histórico.

5º) FORTALEZA DE S. JOAO

Construção, Armamento, etc.

Essa Fortaleza foi construída no Governo de Salvador Corrêa de Sá, a nordeste da Ponta de S. Teodósio, no antigo morro "Cara de Cão", situado na entrada da baía, à esquerda de quem entra.

Posteriormente, foi melhorada e ampliada, progressivamente.

No começo do século XVII era essa Fortaleza constituída de 4 Baterias ou redutos :

São Teodósio — São Marinho ;
São Tiago — São José.

Todos com a denominação de São João.

Era armada com 30 canhões e comandada por Duarte Corrêa Vasqueanes.

No Governo de Francisco de Castro Moraes (começo do século XVIII) foi desguarnecida.

Mais tarde foram guarnecidas e melhoradas suas obras de defesa.

No fim do século XVIII foi construída uma linha abaluartada, na praia entre o Pão de Açúcar e a Fortaleza.

No Governo das Regências foi desarmada, mas lá ficaram 7 canhões desguarnecidos.

Entretanto, em 1838, no Governo do Regente Feijó foi armada com 55 peças e tinha a seguinte guarnição :

- 1 Major ;
- 1 Tenente ;
- 1 Capelão ;
- 770 Praças.

Em 1855 aí foi iniciada a instalação da Escola Militar, com o nome de Escola de Aplicação do Exército.

Todavia, em 1857 foi resolvido que se edificaria na Praia Vermelha um edifício para a Escola, ficando a Fortaleza de São João dependendo da Escola de Aplicação.

Em 1862 foi melhorado seu armamento, construídas 17 casamatas e reforçadas suas muralhas.

Em 1863 foi considerada fortificação de 1ª classe.

Em 1868 foram melhoradas suas instalações, e nessa época dispunha de 34 peças.

Em 1881 tinha 41 canhões.

No fim do reinado de D. Pedro II foi guarnecido pelo Corpo de Aprendizes Artilheiros.

Quando Ministro da Guerra o General Mallet (1900-1901), foram instaladas duas baterias mascaradas com canhões Krupp c/15-L/14 e C/12, e Armstrong de calibre 150.

NOTA — Uma dessas Baterias recebeu a denominação de Bateria Mallet.

Em 1902 foram instalados mais 2 canhões na Bateria Mallet.

Em 1920 era guarnecida por um Batalhão de Artilharia de Posição.

Hoje é guarnecida pelo 2º G.A. de Costa e armada com canhões de calibre 150 Krupp.

6º) FORTALEZA DA PRAIA VERMELHA

Construção, Armamento, etc.

Essa Fortaleza foi construída antes de 1710, na Praia Vermelha com a finalidade de impedir qualquer desembarque nessa praia.

Apoava-se à esquerda no Pão de Açúcar e à direita no Morro do Telegrafo (hoje Urca).

Constava de um Baluarte de pedra, voltado para a praia, com dois e meio bastiões.

Um muro simples, com uma falsa braga no portão de entrada, fechava seu contorno pelo interior, onde existiam quartel para a tropa e residências para oficiais.

NOTA — Braga em fortificação — igual a muro, estacada, etc.

No Governo do Conde da Cunha (1763-1767) foi reconstruída.

Posteriormente, no Governo do Marquês do Lavradio foi ampliada.

Em 1710, essa Fortaleza repeliu uma tentativa de assalto de uma coluna de Du Clerc, vindo pelo interior pela Estrada do Destêro (Santa Teresa).

Em 1711 constava seu armamento de 12 canhões.

Por algum tempo, depois de desarmada, aquartelou aí um Depósito de Recrutas.

Em 1857 foi instalada a Escola Militar nesse Quartel.

Dai em diante foi grandemente melhorado seu Quartel.

Em 1881 dispunha de 24 canhões.

Em 1885, constituindo uma frente abaluartada, ligando a Urca à Babilônia, dispunha de 24 peças.

Posteriormente, foi desarmada.

Transferida, após a rebelião de 1904, a Escola Militar para o Realejo, o seu edifício foi aproveitado para a Exposição Nacional de 1908 (1º Centenário da Abertura dos Portos).

Mais tarde aí se instalou o 3º RI.

Em 1935, sufocada a rebelião comunista, foi o Quartel demolido.

Hoje, a sua área é ocupada pela Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Escola Técnica do Exército, Monumento aos Heróis da Retirada da Laguna, etc.

A sua praia é pública. A praça existente está ajardinada e velhos canhões servem de ornamento à mesma.

7º) FORTALEZA DA CONCEIÇÃO

Construção, Armamento, etc.

Essa Fortaleza foi construída, em 1715, no Governo de Antônio de Albuquerque, no morro da Conceição (bairro da Saúde), no mesmo local onde Dugay Trouin, em 1711, instalou uma Bateria.

Em 1763, no Governo de Gomes Freire foi melhorada.

Em 1764, no Governo do Conde da Cunha, foram construídas a "Casa das Armas", Depósito de Equipamentos e Oficinas diversas.

No Governo do Marquês do Lavradio e Conde de Rezende suas obras de defesa foram ampliadas.

Em 1831, na época das Regências, foi desarmada.

Em 1838 era guarneída por um contingente de 196 praças e em seus depósitos existiam 14 peças.

Em 1885 aí se achavam instaladas oficinas da Fábrica de Armas dependentes do Arsenal de Guerra.

Hoje, é sede do Serviço Geográfico do Exército, e a velha Fortaleza, desarmada, passou por grandes melhoramentos e suas dependências estão bem conservadas.

8º) REDUTO DE S. JANUARIO

Construção, Armamento, etc.

Esse Reduto foi construído, em 1710-11, na parte sul do Morro do Castelo, com a finalidade de impedir qualquer desembarque na praia de Santa Luzia.

Era armado com 11 canhões.

No Governo do Marquês do Lavradio foi ampliado.

Posteriormente, foi desguarnecido e abandonado.

Em 1885 só havia ruínas.

Com a demolição do Morro do Castelo (iniciado em 1922) desapareceram seus últimos vestígios.

NOTA — No morro do Castelo existiam o Forte de S. Sebastião, Reduto de S. Januário e Reduto ou Bateria de S. Luzia.

9º) FORTALEZA DE S. JOSÉ DA ILHA DAS COBRAS OU FORTE MARGARIDA

(Antiga Ilha da Madeira)

Construção, Armamento, etc.

Essa Fortaleza foi construída na Ilha das Cobras, em 1711, por Duquay Trouin.

NOTA — Nessa época a Ilha tinha sido artilhada com 12 peças num antigo e pequeno forte constituído de quatro baluartes não concluídos.

Em 1736 iniciaram-se as obras de remodelação e ampliação da mesma.

Em 1763, foram inauguradas essas novas obras, no Governo de Gomes Freire.

No Governo da Regência foi desarmada e, em 1831, foi considerada Prisão Civil.

Nessa época aí era aquartelado o Corpo de Artilharia de Marinha.

Em 1838 ainda continuava aquartelado o Corpo de Artilharia da Marinha, bem como se achava instalado o Hospital de Marinha.

Em 1880, estava armada com 34 canhões e na própria Ilha das Cobras funcionava o Hospital Central da Marinha.

De 1894 a 1895 estêve subordinada ao Ministério da Guerra e era considerada fortificação de 1^a classe.

Posteriormente, foi desarmada.

Hoje, as dependências da antiga Fortaleza foram aproveitadas para instalações outras, da Marinha : Hospital de Marinha, Arsenal de Marinha, Quartel do Corpo de Fuzileiros Navais, etc.

10º FORTE DE N.S. DA GLÓRIA

(Campilho)

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído, em 1822, numa colina, próxima a Cascadura (Campilho).

Seu armamento constava de 9 peças.

Em 1831 foi desarmada.

Em 1852 nesse local foi estabelecido o Laboratório Pirotécnico do Exército.

Hoje serve de Quartel para o Regimento Motomecanizado e Núcleo da Cia. de Comunicações da Div. Blindada.

11º FORTE DE COPACABANA

Construção, Armamento, etc.

A palavra Copacabana é originária do idioma quichua — do Peru, Bolivia : copa + caguana = lugar luminoso.

A construção desse Forte foi iniciada em 1908, sob a orientação técnica do engenheiro militar Major Luiz Eugênio Franco Filho, no mesmo local onde outrora, no Vice-Reinado do Marquês do Lavradio, tiveram início as obras de um Forte, mas que não atingiram seu término.

Posteriormente, na época de D. João VI, foi projetada, nesse mesmo local, a construção de um Forte, mas não foi executada.

No Governo do Conselheiro Rodrigues Alves, quando Ministro da Guerra o General Argolo, tiveram início os estudos para a construção de um forte no Pental de Copacabana.

O então Major Tasso Fragoso foi encarregado de apresentar um projeto, como de fato apresentou.

No dia 6 de janeiro de 1908 foi colocada a sua pedra fundamental.

Era Ministro da Guerra o então General Hermes Rodrigues da Fonseca.

Foi inaugurado em 28-IX-914 e por Aviso n. 1.761, de 29-IX-914, foi classificada como Fortaleza de 1^a classe.

Seu primeiro Comandante foi o Major Antônio Carlos Brasil, que comandou durante a construção, em 1912.

Seu custo atingiu a importância de 2.946.951\$408.

Depois da inauguração do Forte, mais tarde, em 1919, com a aquisição do terreno adjacente e demolição da igrejinha ali existente, foi iniciada a construção do Quartel de Paz, que em outubro de 1920, foi concluído.

NOTA — A Igrejinha demolida, data da segunda metade do século XVI.

Posteriormente, outros melhoramentos foram levados a efeito : novo Quartel de Paz, Pavilhão destinado à Administração, Salas de Instrução, modernização de seu material de artilharia, etc.

Guarnições :

De inicio, o Forte foi guarnecido pela 6^a Bia. Independente de Artilharia de Posição.

Em 1917 a 5^a Bia. do 2º Batalhão de Artilharia de Posição substituiu a 6^a Bia. Independente.

Porém, ainda em 1917, foi organizado o 4º Grupo de Artilharia de Costa, e a 12^a Bateria desse Grupo passou a guarnecer o Forte, em substituição a 5^a Bia. do 2º Batalhão de Artilharia de Posição.

Em 1919, 24 de julho, foi dissolvido o 4º Grupo de Artilharia de Costa e a 12^a Bateria foi transformada em 1^a Bateria Isolada de Artilharia de Costa, guarnecendo o Forte até 1931.

Ainda em 1931, essa 1^a Bateria Isolada foi substituída pela 1^a Bateria do 6º Grupo de Artilharia de Costa.

Em 1934, 23 de outubro, foi dissolvido o 6º Grupo de Artilharia de Costa e o Forte foi guarnecido pelo

3º Grupo de Artilharia de Costa, até a presente data.

NOTA — Desde 1938 aquartelou o Forte uma Bateria de Defesa Antiaérea do Distrito de Defesa de Costa.

Seu armamento consta do seguinte :

Canhões de 305 e 190 e uma Bateria de projetores.

12º) **FORTE DUQUE DE CAXIAS, ANTIGO FORTE DO LEME OU VIGIA**

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte teve a sua construção iniciada em 1913 e terminada em 1919.

NOTA — Nesse mesmo local existiu o Forte do Vigia, mandado construir pelo Marquês do Lavradio, 1769-1779.

Foi desguarnecido em 1831. Rearmado, posteriormente. Mais tarde foi abandonado e, quando da construção do Forte Duque de Caxias, só havia ruínas.

Dirigiu a sua construção o então Cap. Arnaldo Paes de Andrade.

Seu armamento consta do seguinte :

Obuses 280mm.

Antes do término de suas obras, em 1917, foi guarnecido pela 11ª Bia. do 4º G.A.C.

Em 1931 foi guarnecido pela 2ª Bia. do 6º G. Art. Costa.

Hoje é guarnecido pela 2ª Bateria de Obuses de Costa.

NOTA — Por Decreto n. 305-22-VII-1935 passou a denominar-se "Duque de Caxias".

13º) **OUTRAS FORTIFICACOES DE MENOS IMPORTANCIA**

a) **Forte de Santa Cruz ou Forte da Cruz (na Cidade)**:

Era um pequeno Forte que foi construído, em 1605, por Martim de Sá.

No 2º Governo de Martim Corrêa de Sá — 1623-1632 — esse Forte foi considerado obsoleto e nesse local foi construída a Igreja da Santa Cruz dos Militares.

b) **Bateria do Morro da Viúva**:

Em 1863 foi construída no Morro da Viúva uma Bateria, com a finalidade de defender as enseadas de Botafogo e Flamengo.

Em 1885 foi desarmada.

c) **Forte do Anel (fora da Barra)**:

Foi construído na ponta do Anel (no Leme) na época do Governo do Marquês do Lavradio.

Em 1831 foi desarmado e abandonado.

Hoje, nada mais resta.

d) **Forte Guanabara (fora da barra)**:

Esse Forte teve sua construção iniciada em 1863, próximo à ponta do Anel e em frente à Ilha Cotunduba.

Não foi terminado.

Hoje, nada mais resta.

e) **Forte S. Clemente**:

Esse Forte foi mandado construir pelo Marquês do Lavradio, na estrada que ligava Botafogo à Lagoa.

Em 1831 foi desarmado.

Hoje, nada mais existe, salvo os velhos canhões abandonados.

f) **Forte de Manoel Velho**:

Esse Forte foi construído depois da invasão dos franceses de Duguay-Trouin.

Hoje, nada mais resta.

g) **Bateria do Alto da Boa Vista**:

Essa Bateria foi construída no Alto da Boa Vista (Tijuca), na época do Brasil-Colônia, anterior a 1794.

Em 1838 ainda existia. Posteriormente, abandonado, hoje nada resta.

h) **Forte Independência (Guaratiba — Lameirão)**:

Sua construção teve inicio em 1822, constava de duas Baterias ligadas entre si, e uma a cavaleiro da outra.

NOTA — Nesse mesmo local desembarcou João Francisco Du-Clerc em 11-XI-1710.

Até 1838 ainda não tinham sido terminadas suas obras.

Hoje, nada resta.

i) **Forte de S. Pedro (Sepetiba)**:

Esse Forte foi construído, em 1818, em Sepetiba.

Foi armado com 8 peças.

Nada mais existe.

j) Forte de S. Paulo (Sepetiba) :

Esse Forte foi construído numa colina na praia de Sepetiba.

Seu armamento constava de 19 peças.

Tinha a forma irregular e era de taipa.

Em 1885 só havia ruínas.

Hoje, nada resta.

k) Forte de S. Leopoldo (Sepetiba) :

Esse Forte foi construído em Sepetiba e constava de duas Baterias.

Seu armamento era o seguinte :

Uma Bateria — 4 canhões;

Uma Bateria (orientado para o mar) — 5 canhões.

Hoje, nada mais existe.

l) Forte do Morro de S. Bento (cidade) :

Em 1711, os beneditinos construíram um Forte no Morro de S. Bento, cujo comandante foi Gaspar de Ataíde.

NOTA — Os franceses de Duguay-Trouin bombardearam esse Forte de sua posição na Ilha das Cobras. Ainda hoje os frades conservam algumas baterias.

Na época da Regência o Convento dos frades aquartelou o 21º, 24º, e o 26º Batalhão de Infantaria.

Em 1855 aquartelou um Batalhão de Fuzileiros Navais.

m) Baterias diversas :

Bateria de Guaratiba (duas), em Guaratiba;

Bateria de Sernambetiba (duas), denominadas : do Pontal e de Itapua;

Bateria da Barra da Tijuca;

Bateria de Jacarépaguá (duas);

Bateria do Desfiladeiro do Engenho Novo e da Serra do Mateus;

Bateria de Santa Luzia — Calabouço — armada com 5 canhões;

Bateria da Glória (Outeiro da Glória);

NOTA — Essa Bateria foi construída pelos franceses, em 1855-57, no Outeiro da Glória, Urucumirim dos indígenas.

No dia 20-I-1867 foi tomada pelos portugueses. Nesse ataque é que foi ferido Estácio de Sá, por uma flecha, vindo falecer um mês depois — 26-II-55.

Bateria de S. Bento (Morro de S. Bento);

Bateria da Prainha (ou Reduto) na Prainha.

n) Também houve obras de fortificações de menor importância :

No Morro de Santo Antônio;

Na Praia do Flamengo;

Na Candelária;

Na Ilha do Governador (Paranapeku dos indígenas), etc.

BIBLIOGRAFIA

- a) "História do Brasil" — pelo P. Rafael Galante — S.G. — 1911;
- b) "Fortificações do Brasil" — por Carlos Garrido (Cap. Corveta) — 1940;
- c) "As Atalaia da Guanabara" — Silvio Peixoto;
- d) "A Defesa Nacional" n. 412 — 1948;
- e) "Os Franceses no Rio de Janeiro" — General Augusto Tasso Fragoso — 1950;
- f) "Corografia do D.F." — de Noronha Santos — 1907;
- g) "Revistas do Forte de Copacabana" — 1942 e 1955;
- h) "Memórias da Cidade do Rio de Janeiro" — de Vivaldo Coaracy.

ESTADO DO RIO

Quando o Brasil foi dividido em Capitanias hereditárias, em 1534, o atual Estado do Rio ficou compreendido em partes de duas Capitanias distintas :

Capitania de S. Vicente — no 2º quinhão dessa Capitania, que foi doada a Martin Afonso de Souza, e que se limitava ao sul na foz do rio Juquiriqueré ("extremidade norte do canal da Ilha de S. Sebastião"); e ao norte da barra de Macaé.

Capitania da Paraíba do Sul ou S. Tomé — que foi dada a Pero de Goes da Silveira, e que se limitava ao sul na barra de Macaé; e ao norte nos baixios dos Pargos, próximo do rio Itapemirim.

Martin Afonso de Souza, não podendo dirigir a colonização de sua Capitania, por ter-se retirado para Portugal e Índia, delegou seus poderes a Gonçalo Monteiro.

Esse, entretanto, não iniciou a colonização do 2º quinhão da Capitania.

Depois que os franceses foram, em 1567, expulsos da baía de Guanabara, esse 2º quinhão foi considerado pertencer à Coroa.

A Capitania da Paraíba do Sul ou de S. Tomé teve sua colonização iniciada em 1539, com a fundação de uma colônia, que foi denominada Vila da Rainha.

De inicio, houve alguma prosperidade na colonização da nova Capital. Entretanto, em 1546, seu donatário foi obrigado a retirar-se para Portugal, considerando as inquietações que lhe traziam os selvagens : incendiando seus engenhos, destruindo suas plantações, etc., e sem meios para repeli-los.

Em 1753, por compra, reverteu essa Capitania à Coroa.

Com a construção das primeiras rudimentares obras de fortificações na entrada da barra, em Santa Cruz, pelos franceses, em 1555, é que tiveram inicio, no Estado do Rio de Janeiro, as construções das demais fortificações, conforme veremos, em seguida.

Vejamos, agora, num resumo histórico, como foram disseminadas pelo litoral essas fortificações.

1º) FORTALEZA DE SANTA CRUZ

(Entrada da Barra)

Construção, Armamento, etc.

Em 1555 Villegaignon instalou, no local onde hoje se ergue a Fortaleza de Santa Cruz, as primeiras peças de artilharia e organizou obras sumárias de fortificação, na entrada da barra.

Em 1567, Mem de Sá ocupou essas primitivas fortificações e as melhorou.

Em 1596, essa Bateria evitou que o almirante holandês Van North penetrasse na Baía de Guanabara.

Seu armamento, em 1612, constava de 20 peças.

Salvador Correia de Sá e Martins Correia de Sá fazem, em 1632, novos melhoramentos e deram a denominação de Bateria de N.S. da Guia.

Em 1710 impediu a entrada de Duclerc pela barra.

Em 1711 foi desguarnecida por ordem do Governador Castro Moraes, motivo por que não pôde reagir contra Duguay Trouin. Nessa época seu armamento constava de 44 canhões.

Em 1730, por Provisão Régia de 22 de setembro, foi determinado o seu rearmamento. Contava nessa época 135 peças, inclusive as do Pico e 24 da Bateria da Praia de Fora, que batia a enseada que dá para o Atlântico e próximo a Santa Cruz.

No Governo das Regências foi determinado que seu armamento fosse reduzido à metade do que lá existia.

Em 1863 foi iniciada a construção das casamatas : 20 no 1º andar e 21 no 2º; e a cavaleiro do 2º andar foi estabelecida uma Bateria destinada às peças de grosso calibre.

Em 1864 foi iniciada a construção das primeiras casamatas na Bateria 2 de Dezembro ; e foi demolida a Bateria 25 de Março.

Em 1865 já estavam quase prontas as casamatas da Bateria de Santa Tereza.

Tudo isso realizado a Fortaleza ficaria dotada do seguinte armamento :

a)	Canhões de grosso calibre	85
b)	Canhões de pequeno calibre	15
c)	Canhões na torre girante	4
		104

Em 1870 todas as casamatas, num total de 41, e a Bateria à barbeta estavam prontas.

Em 1871 foi armada com artilharia moderna, entretanto, as baterias sem casamatas continuaram armadas com canhões de alma lisa.

Na Bateria Imperador, em 1872, foram instalados 2 canhões Armstrong de calibre 115; e noutra Bateria foram montados 2 canhões Whit-Worth de calibre 120.

Em 1877 seu armamento constava do seguinte :

145 canhões de grosso calibre, incluídos 24 da Bateria da Praia de Fora.

Era guarnecida pelo 1º Batalhão de Artilharia.

Posteriormente, passou por grandes melhoramentos e possuiu um canhão "Bange" de 178, que hoje se acha em Marambaia (Polígono de Tiro).

Hoje é guarnecida pelo 1º G.A.C. e armada com canhões calibre 150 Krupp.

2º FORTE DE SANTO ANTONIO DO MONTE FRIO

(Macaé)

Construção, Armamento, etc.

Este Forte foi construído em 1613 por ordem do Cap.-mor da Capitania de Cabo Frio, Constantino de Melnau, ao sul de Macaé, isto é, na enseada da Concha, em frente às Ilhas Santana.

No começo do século XVIII, por ordem de Francisco de Castro Moraes, foi restaurado e armado com 5 peças.

No Governo do Conde da Cunha (1763-67) foi restaurado e artilhado com 7 canhões.

Em 1859 foi desarmado por determinação ministerial.

Hoje, só restam vestígios.

3º FORTE DE S. MATEUS

(Cabo Frio)

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído, em 1615, por ordem de Felipe II, a uns 10km da Ponta dos Búzios (Cabo Frio).

Seu armamento constava de 7 canhões.

Em 1841 possuía 4 peças; e como defesa complementar na praia do Anjo, que fica próximo, foram instalados 4 canhões.

NOTA — Depois da expulsão dos franceses do Rio de Janeiro, esses tentaram se estabelecer em Cabo Frio, onde em 1575 construiram um pequeno Forte ou Reduto.

No governo de Antônio Salema — 1875-77, foi organizada uma expedição, que tomou esse Forte ou Reduto e o demoliu.

4º FORTE DE N.S. DA BOA VIAGEM

(Praia das Flexas — Niterói)

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído, em época anterior a 1710, pelos portugueses numa ponta e numa colina, que domina a Praia das Flexas, em Niterói. Foi armado com 10 canhões.

De 1769 a 1779 foi reparado no Governo do Marquês do Lavradio.

Em 1861 foi desarmado.

Em 1885, ainda possuía 10 peças, mas já estava abandonado.

Pertenceu ao Ministério da Marinha.

Hoje, só há vestígios.

5º FORTE DE GRAGOATA

(Niterói — Gravatá, ou Carnutá)

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído, na mesma época em que o foi o de Boa Viagem (anterior a 1710), na praia de S. Domingos.

Posteriormente foi melhorado pelo Marquês do Lavradio.

Em 1831 foi desarmado.

Em 1838 ainda lá permaneciam 8 peças e uma guarnição de 70 pratas, como contingente.

Em 1863 foi reparado, ampliado e rearmado.

Em 1893 ainda estava artilhado.

Posteriormente, foi desarmado.

Hoje, permanecem de pé suas muralhas e dependências aquartelando a Seção de Comando do Grupamento Leste da Artilharia de Costa.

6º FORTE RIO BRANCO, DE S. LUIZ OU DO PICO

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte antigamente era um Reduto subordinado à Fortaleza de Santa Cruz.

Em 1730 já havia sido armado.

Em 1769-79, no Governo do Marquês do Lavradio, foi grandemente melhorado.

Em 1863 foi armado com mais eficiência.

Posteriormente, foi melhorado.

Por Dec. n. 3.329/25/XI/1938 passou a denominar-se "Barão do Rio Branco".

Hoje é guarnecido pela 1^a Bateria de Obus de Costa (1º B.O.C.) e armado com Obuses 280.

7º) FORTE DO IMBUI

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído, em 1863, na Ponta do Imbuí e denominado Forte D. Pedro II.

As instruções sobre a sua construção previam que as baterias em casamatas fossem dispostas em dois planos; e que fosse o Forte ligado à Bateria da Praia de Fora, etc.

Seu armamento compreenderia 50 peças.

De 1871 a 1895 suas obras foram paralizadas.

Em 1893 foram iniciadas sua reconstrução e ampliação, em condições de receber cúpulas encourcadas (ferro e aço-níquel).

Em 1896 foram instalados, provisoriamente, alguns canhões de campanha.

Em 1898 suas obras já estavam quase concluídas em condições de receber 2 canhões 280 L e 2 canhões 75 L.

Intensificados seus trabalhos, em 24 de maio de 1901, foi inaugurado, com a denominação de Forte de Imbuí e categoria de 1^a classe (Aviso n. 1.101/I6/V/901).

Nessa época foi guarnecido com um destacamento do 6º Batalhão de Artilharia de Posição.

Em 1902 foram construídas obras complementares.

Em 1905 novos melhoramentos foram feitos.

Em 1910 foi guarnecido por um destacamento do 1º Batalhão de Artilharia de Posição.

Em 1912 novos melhoramentos foram introduzidos.

Posteriormente, foram feitos outros melhoramentos.

Hoje está guarnecido com um Contingente, pois, acha-se, temporariamente fora do serviço.

8º) FORTE MARECHAL HERMES

(Macacá)

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte teve sua construção iniciada no fim do século passado, na encosta do Morro da Fortaleza, entre as enseadas de Imbituba e da Concha, em uma colina (50m) e próximo ao local onde existiu o Forte de Santo Antônio do Monte Frio, já citado.

Tem a forma de octógono.

Em 1900 ainda não estavam terminadas totalmente suas obras.

Em 1910 foi construído um quartel destinado à 8^a Cia. Isolada de Artilharia e em 15 de abril desse ano, concluídas suas obras, foi inaugurado.

Em 1911 foi denominado Forte Marechal Hermes.

Em 1912 nele acantonou o 1º Batalhão de Artilharia de Posição.

Em 1915 passou por alguns melhoramentos.

Era considerado fortificação de 2^a classe.

Mas por ato do Governo, recentemente (1954), foi considerado definitivamente fora de serviço.

Presentemente, está guarnecido pela 1^a Bateria do 10º G.A. Cos. M.

NOTA — Na inauguração desse Forte, em 15 de abril de 1910, compareceram o Ministro da Guerra General José Bernardino Bormann, que representou o Presidente da República Dr. Nilo Peçanha, e o Marechal Hermes Rodrigues da Fonseca, Presidente eleito da República, a quem se deve a iniciativa da construção do Forte.

As obras foram dirigidas pelo 1º Tenente Feliciano Pires de Abreu Sodré.

Era Inspetor da então VII Região, a qual estava subordinado o Forte, o General de Brigada Emýgdio Dantas Barreto (B.E. n. 52-1910-maio).

9º) BATERIAS DA FOZ DO ITAGUATI

(Dunas)

Construção, Armamento, etc.

Essas Baterias foram construídas, em 1818, pelos portuguêses, na foz do Itaguati.

Seu armamento constava de 4 peças.

Hoje, nada resta.

10º) FORTE DA ILHA DAS BEXIGAS
(Parati)

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído, em 1818, pelos português, próximo à Parati, na Ilha das Bexigas.

Em 1822 foi ampliado.

No período do Governo Regencial foi desarmado.

Hoje, não há mais vestígios.

11º) FORTE DE ITICÓPE

(Parati)

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído pelos português, em época anterior à Independência Nacional.

Em 1822 foi ampliado e armado com 2 peças.

Desarmado na época da Regência, hoje nada mais resta.

12º) FORTE DA PONTA GROSSA

(Parati)

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído, pelos português, antes da Independência.

Em 1822 foi melhorado e armado com 2 peças.

13º) FORTE DEFENSOR

(Parati)

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído, em 1822, no morro da Vila Velha, em Parati.

Seu armamento constava de 6 peças.

Em 1831 foi desarmado e desguarnecido.

Hoje, não há nem vestígios.

14º) BATERIA DO QUARTEL

(Parati)

Construção, Armamento, etc.

Essa Bateria foi instalada, em 1822, em Parati.

Teve pouca duração e hoje não há nem vestígios.

15º) BATERIA DE POUSO-TRISTE

(Mangaratiba)

Construção, Armamento, etc.

Essa Bateria foi construída, em 1822, num desfiladeiro, conhecido por Pouso-Triste, na estrada que

ligava a antiga localidade S. João do Príncipe ao Rio.

Seu armamento constava de 2 canhões.

Hoje, nada mais resta.

16º) FORTE DA COROA GRANDE

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído, em 1822, junto à costa e com a finalidade de dominar o caminho que ligava Itagui a Mangaratiba.

Era constituído de duas Baterias e uma Tenalha.

Seu armamento constava de 6 peças.

Hoje, nada mais resta.

17º) OUTRAS FORTIFICAÇÕES EXISTIRAM NO ESTADO DO RIO E TIVERAM POUCA DURAÇÃO

a) Em Angra dos Reis :

1 — Forte de S. Bento ;

2 — Forte do Carmo ;

3 — Forte da Ponta do Leme
(Baia da Ilha Grande).

NOTA — a) Todos esses fortés, em 1838, eram comandados pelo 1º Tenente João Floriano de Oliveira;

b) O Forte da Ponta do Leme foi armado com 2 canhões de calibre 23mm — Armstrong — do antigo couraçado "Riachuelo".

Desde 1950 que está fora do serviço.

b) Bateria de N.S. da Guia
(uma) — Mangaratiba :

NOTA — Essa Bateria chegou dispor de 5 peças.

c) Bateria de Mangaratiba
(uma) :

NOTA — Essa Bateria dispunha de 2 peças e cruzava fogo com a Bateria de N.S. da Guia.

d) Bateria da Praia de Fora, mais tarde chamada Forte Marechal Floriano :

NOTA — Essa Bateria batia a enseada exterior e cruzava fogo com a Fortaleza de Santa Cruz.

Em 1711 seu armamento constava de 6 peças.

BIBLIOGRAFIA

a) "História do Brasil" — Pelo P. Rafael Galante — S.J. — 1911 ;

b) "Fortificações do Brasil" — Por Carlos Garrido Cap. Corveta) — 1940 ;

c) "As Atalaia das Guanabara" — Silvio Peixoto ;

d) "Os Franceses no Rio de Janeiro" — General Augusto Tasso Pragoso — 1950 ;

e) BE — Do Exército (Diversos).

BREVE HISTÓRICO DO PÁRA-QUEDAS E DAS PRIMEIRAS OPERAÇÕES AEROTERRESTRES

Major ELBER DE MELLO HENRIQUES

Nos princípios do século XIV (1306), na China, coroa-se um Imperador. Súbito, amparado por estranho objeto, um homem lança-se no ar. Era a descoberta de um novo meio de transporte: o pára-quedas.

Decorridos dois séculos dessa demonstração, a inteligência ocidental, através o engenho mecânico e o pincel de artista de Leonard Da Vinci, legou à humanidade a imagem e a descrição do primeiro pára-quedas conhecido.

Aliás, esse genial florentino foi, a um só tempo, pintor, escultor, arquiteto, físico, engenheiro, escritor e músico. Ele é muito conhecido nos lares brasileiros pelo quadro representando a "Ceia do Senhor" e, nos museus, pela "Mona Lisa de Gioconda".

Coube ao francês Lenormand a precedência oficial no salto de pára-quedas, lançando-se em 1783 da torre do observatório de Montpellier e aterrando em boas condições.

Um ano mais tarde, Benjamin Franklin, o inventor do pára-raios, fazia a seguinte e extraordinária previsão:

"Onde está o Príncipe que possa ser capaz de cobrir o seu país com tropas para sua defesa, desde que 10.000 homens desçam das nuvens, sem serem esperados, em muitos lugares, fazendo uma soma infinita de estragos antes que uma força poderosa possa ser reunida para repeli-los?"

Em 1785 Guairnain exibe um outro modelo de pára-quedas.

O tipo moderno de pára-quedas com a caixa de abertura rápida para a entrada imediata em ação, foi inventado pelo norte-americano "Irwing".

Durante muito tempo o pára-quedas foi apenas um passatempo esportivo ou a maneira de salvar a vida dos tripulantes dos aviões e dos dirigíveis.

* * *

O combatente pára-quedista sómente passou a fazer parte das cotações bélicas, com o advento do transporte aéreo, possibilitando a obtenção do que se convencionou chamar de envolvimento vertical. O homem transportado pelo ar, é depositado na retaguarda ou no interior do dispositivo inimigo, com as mais diversificadas missões agressivas.

O avião conduzindo o pára-quedista, é a moderna versão do Cavalo de Tróia, engenho de guerra que surpreendeu os habitantes de Pérgamo e que foi tão bem descrito no poema épico de Homero, a Iliada.

Possivelmente, o primeiro plano sério do emprego de tropas pára-quedistas em combate, foi o do General Mitchell, quando, em outubro de 1918, propôs a captura de Metz.

Aos franceses coube a glória da primeira missão tática de pára-quedismo, lançando, na primavera de 1918, um grupo de homens dentro das linhas alemãs, com a finalidade de interromper seu sistema de comunicações. Infelizmente para eles, a mentalidade pacifista que os em-

polgou e, por fim, os destruiu, afastou-os da trilha de sua própria segurança. O Pára-quedista, elemento agressivo por exceléncia, não poderia sobreviver nas passivas e sombrias muralhas da Linha Maginot.

Enquanto isso, nas estepes russas, sob a terrível pressão de uma doutrina política extravasante e absorvente, a atividade pára-quedista assumia proporções de esporte nacional, contando-se meio milhão de aficionados.

Durante as manobras do Exército Vermelho, nas proximidades de Voronezh, ainda em 1930, figurava a conquista de um PC inimigo por tropas lançadas do ar.

Surpreendeu aos estudiosos da guerra a não utilização desse imenso potencial contra os alemães. Sómente em Vyasma e em Kanew foram empregados pequenos grupos em insignificantes missões. Tem sido tentado explicar isso de várias maneiras :

- 1º) inferioridade russa na arma aérea ;
- 2º) a presença de poderosas forças blindadas alemãs ;
- 3º) o frio intenso reinante na época das ofensivas russas ;
- 4º) o possível prevalecimento da teoria de que é preferível uma DB a uma Divisão Aeroterrestre .

Com o inicio das hostilidades, em 1939, abriram-se aos estrategos os amplos horizontes das operações aeroterrestres, que o extraordinário desenvolvimento da aviação, iria permitir.

Ao Terceiro Reich coube a primazia na utilização prática das operações aeroterrestres de vulto e com sucesso.

Para evitar confusões, precisamos chamar a atenção para o que seja uma operação dessa natureza. Operação aeroterrestre é aquela que utiliza a tropa aeroterrestre.

Que é então tropa aeroterrestre ?

É uma tropa do Exército, constituída de unidades especialmente organizadas, equipadas e instruídas para a utilização do transporte aé-

reo como meio normal de entrar em combate.

Essas tropas podem desembarcar na área do objetivo, seja lançando-se de pára-quedas, seja do avião já aterrado.

Em consequência, não devemos confundir tais tropas, com aquelas que utilizam o transporte aéreo, apenas, para um lance em distância.

Para tornar essa diferença mais caracterizada, poderemos dizer que toda tropa aeroterrestre é aerotransportada, porém, nem toda tropa aerotransportada é aeroterrestre.

* *

Quando estudamos a segunda grande conflagração, verificamos que foi na guerra civil espanhola que os futuros beligerantes experimentaram suas novas armas, suas novas técnicas e suas novas táticas.

A Espanha foi, à época, nossa moderna Coréia : um campo experimental.

O transporte da tropa marroquina de Tetuan, na África, para Sevilha, foi o embrião das monumentais operações posteriores, embora não se tenha revestido das características inerentes a uma operação aeroterrestre, sendo mais uma operação de tropa aerotransportada.

Na última guerra, erroneamente chamada de conflito ideológico, várias operações aeroterrestres foram realizadas, quase todas com êxito, graças à violência e surpresa das ações.

Na escolha das operações que iremos estudar com os senhores, foram considerados os seguintes fatores :

- 1) a ordem cronológica ;
- 2) a diversidade das ações ;
- 3) a documentação existente e idônea.

NORUEGA

(Narwick e Dombos)

A invasão da Noruega pelas tropas de Hitler, foi feita na madrugada do dia 9 de abril de 1940, sob o pretexto de uma antecipação à força expedicionária inglesa.

A verdade é que, 10 horas após o inicio das operações, os ingleses fizeram desembarques navais.

A supremacia aérea do invasor, permitiu superar o evidente domínio anglo-francês do mar e, em poucos dias, em ritmo fulminante, 100.000 homens da Wermacht lutavam em solo norueguês.

O Gabinete de Guerra, reunido às pressas, em Londres, aprovou ponderosos desembarques navais em Andalsnes, Namsos e Narwick.

A mais importante ação desta campanha foi a conquista da capital, Oslo, mas, sómente estudaremos as ações pára-quedistas que culminaram na conquista de Narwick e Dombos.

Em Narwick houve uma magnífica combinação entre o desembarque de tropa por via marítima e o assalto de pára-quedistas.

Grande número de navios mercantes alemães, com os porões abarrotados de tropas e material de guerra, achava-se ancorado na baía de Narwick, à guisa de operação normal de carga e descarga de mercadorias. Em dado momento, a carga clandestina desembarcou; simultaneamente formações de pára-quedistas eram lançadas.

Comprimida entre dois fogos e paralizada pela surpresa a guarnição teve de capitular.

Quanto a Dombos, entroncamento ferroviário vital, 150 pára-quedistas dela se apoderaram e a mantiveram por cinco dias consecutivos, até a chegada de reforços terrestres.

Com a retirada da tropa inglesa, 10 de junho, ficou consumada a conquista da Noruega.

Dessa campanha, valiosos ensinamentos foram retirados:

1º) Em Narwick, devido ao lanamento em baixa altura, uma percentagem considerável de homens ficou inutilizada na aterragem;

2º) O reabastecimento da tropa por meio de pára-quedas foi feito com absoluto sucesso;

3º) A estreita cooperação entre 5ª coluna comandada pelo Major Quisling e os pára-quedistas foi um dos fatores de êxito;

4º) Ficou provado o notável rendimento das operações aeroterrestres em casos especiais.

Sabemos que a formação do pára-quedista é altamente dispendiosa e os juros desse capital só devem ser cobrados, em missões que nenhuma outra tropa possa realizar. "São super missões para super soldados".

O exemplo de Dombos é fulgurante. Os 150 pára-quedistas alçados mantiveram o entroncamento durante cinco dias, apesar dos fúriosos ataques inimigos e, quando os reforços chegaram, dos 150 homens, restavam vivos apenas 34.

EBEN EMAEL

Essa grande fortaleza, considerada a posição-chave da defesa belga era, entre muitas outras delirantes ilusões militares, envolvida numa aura de inexpugnabilidade. Para surpresa geral e profunda consternação dos povos empenhados na luta contra o eixo totalitário, sua selecionada guarnição de 1.400 homens, rendeu-se às forças alemãs, poucas horas após audacioso, violento e bem planejado assalto.

A fortaleza dominava a embocadura do Mosa com o Canal Alberto, interditando, sob a rude ameaça de seus canhões as pontes de Vroenhoven e Veldwezel, imprescindíveis à passagem de duas divisões blindadas do grupo de Exércitos "B" do Marechal Von Bock.

Eram 20 pequenos fortões construídos sob a mais rigorosa técnica da engenharia militar, cobrindo uma área de 1,5km² aproximadamente. Sua estrutura, de concreto e aço, estava servida por profundo subterrâneo. Os canhões de grosso calibre e longo alcance eram protegidos por intrincada combinação de metralhadoras.

Os alemães com a meticulosidade característica de sua raça, há longo tempo vinham exercitando tropas aeroterrestres em um terreno preparado semelhante ao forte Eben Emael. Os homens encarregados de tarefas especiais estavam de tal maneira identificados com seu trabalho, que na oportunidade real, agiram sem vacilações.

No ataque ao forte, planadores aproximaram-se quietamente e aterraram nas proximidades, usando freios de pára-quedas. Imediatamente a infantaria aerotransportada desembarcou e clareou as áreas em torno para o lançamento de pára-quedistas. Essa técnica de desembarque, isto é, primeiramente aterrando o planador para clarear a área e depois saltando o pára-quedista, apesar do êxito concreto obtido, nunca foi empregado pelos anglo-americano, que sempre inverteu essa ordem: primeiro os pára-quedistas para clarearem a área e, sómente após, a aterragem dos planadores.

Logo que desembarcados dentro do sistema de Eben Emael, os alemães se aproximaram dos objetivos pré-fixados e, com lança-chamas, granadas de mão, fuzil e armas portáteis fizeram saltar as casamatas, introduzindo cargas explosivas nas almas dos canhões e, assim, inutilizaram o orgulho militar da Bélgica.

Eben Emael caiu graças à surpresa, motivada pelo abandono do sistema clássico de ataque.

CANAL DE CORINTO

Tendo fracassado diante de Janina o impetuoso conquistador de Benito Mussolini, resolveu Adolf Hitler intervir diretamente na luta em terras gregas. Com isso, dizem os críticos, a Alemanha retardou o assalto à Rússia por seis semanas, indo ao encontro do terrível inverno, antes da conquista de Moscou, e do aniquilamento do inimigo como força organizada e combatente.

Na campanha grega o comando das tropas coube ao Marechal Von List.

Rompidas todas as linhas de resistência opostas pelos aliados, a defesa se agrupou na península Ática sob a proteção da linha Termópilas. A resistência nessa linha iria permitir às tropas aliadas a passagem para a ilha do Peloponeso, através a ponte sobre o Canal de Corinto, de onde embarcariam a salvo, pelas inúmeras enseadas de sua costa privilegiada.

Era, portanto, urgente para o comando alemão, cortar essa retirada,

ocupando em ações fulminantes o estreito de Corinto enquanto uma coluna sob o comando do General Boëme desembarcava no Negroponte e outra sob o comando do General Sturme avançava sobre Agríano.

As 8 horas de 26 de abril de 1941, dois regimentos alemães de pára-quedistas pertencentes ao XI Corpo Aéreo do General Student aterraram em planadores nas vizinhanças da ponte de Corinto e dela se apoderaram.

Essa operação foi uma das mais brilhantes da guerra e custou um número insignificante de baixas, além de deixar patente que sómente a tropa aeroterrestre poderia executá-la nas condições de tempo impostas pela situação.

CRETA

Creta é uma ilha grega. Por definição, ilha é uma porção de terra cercada de água por todos os lados. No caso em questão, esse anel de água tem, na sua parte mais estreita a largura de 150km. Até o advento da arma aérea ela seria presa apenas das nações que controlassem o mar, e neste caso, ela era posses-são grega sómente pelo beneplácito da Grã-Bretanha. Daí a estupidez do mundo quando Creta caiu em poder de uma nação que não possuía um só navio de superfície no Mediterrâneo.

A batalha de Creta assinalou o ápice da atividade pára-quedista de grande envergadura empreendida pelos alemães.

De 20 a 30.000 homens das tropas de elite aeroterrestres foram lançados por Adolf Hitler para conquista desse baluarte.

O Mediterrâneo, que fôra durante tantos anos, o "Mare Nostrum" das galeras romanas, desde o século XIX passara ao domínio da esquadra britânica. Em vão o Duce tentou arrebatar esse privilégio, que punha em cheque seus sonhos mirabolantes de hegemonia.

Obrigados os hitleristas a molharem seus estandartes vitoriosos no mar Jônico, no Mar Egeu e no Mar de Candia era natural e consequen-

te a aspiração do domínio do mar maior, o Mediterrâneo.

Dai ter decidido o alto comando alemão apossar-se de Creta como objetivo básico para cortar uma das vitais rotas do Império Britânico.

Para a Inglaterra essa ilha tinha um valor inestimável além de constituir um ponto de apoio para a operação ofensiva planejada pelos aliados, operação que deveria incidir nos Bálcãs, a "parte baixa e mole do corpo do Dragão" segundo Churchill.

No inicio das operações estacionavam na ilha 28.000 ingleses e 14.000 gregos, tropas estas abaladas pela vertiginosa derrota que os "panzer" acabavam de lhes inflingir. Do lado germânico a mística de invencibilidade estava no auge e a cruz gamada marchava vitoriosa por quase todo o continente.

A parte mais importante da Ilha de Creta é a de W, a que fica mais próxima do Peloponeso e que conta com a importante cidade de Canea, o aeródromo de Maleme e a baía de Suda com calado para navios de 7.000 toneladas.

A defesa, confiada ao General Freyberg, foi dividida em quatro setores independentes: Heraklion, Rétimo, Baía de Suda e Maleme.

A ausência de comunicações internas e a inexistência de lanchas artilhadas, obrigaram os ingleses a aceitarem esse deficiente sistema defensivo estanque. A quase ausência da Real Fôrca Aérea e a contenção de Home Fleet completavam o cenário de uma antecipada capitulação.

* * *

O comando da operação Mercúrio, como foi batizada pelos alemães, coube ao Marechal Von List e as fôrças de que ele dispunha eram:

1º) O XI Corpo Aéreo do General Student;

2º) Fôrças aéreas do General Löhr;

3º) Esquadra de transporte aérea de 700 Junkers 52, sob o comando do General Conrad.

O plano do Marechal Von List consistiu em desembarques simultâneos em três pontos, donde a constituição de três grupos:

1º) O grupo Cometa com a missão de desembarcar na área Maleme-Canea;

2º) O grupo Marte com a missão de desembarcar na área de Rétimo;

3º) O grupo Orion com a missão de desembarcar na área de Heraklion.

Apesar dos desembarques terem sido simultâneos, para maior clareza temos que estudá-los separadamente.

A) Operação do Grupo Cometa:

O ataque teve inicio no dia 20 de maio de 1941 por violento bombardeio aéreo seguido da aterragem de 100 planadores rebocados por bombardeiros. Apesar das precauções, os ingleses foram surpreendidos e sómente se aperceberam do desembarque, quando já operava em terra, todo o destacamento comandado pelo Gen. Meindl.

Os desembarques alemães prosseguiram em ritmo acentuado e, apesar das graves perdas sofridas, as vantagens iniciais iam sendo consolidadas.

Com a entrada em ação do 7º Regimento de Pára-quedistas, armado de metralhadoras e armas anticarro, e do 85º Regimento de Montanha, os alemães conseguiram capturar o aeródromo de Maleme, dois dias após os primeiros desembarques, começando então a chegar por ele, reforços em pessoal e material pesado, com mais segurança. Já agora, bem armados e municiados, e com a garantia de um fluxo normal de suprimentos, os alemães lançaram-se decisivamente à ofensiva.

Uma divisão Neo-Zelandesa e uma brigada australiana, fortemente pressionadas, se agarraram à linha defensiva que corria de Hag Marina até Alikianon e só permaneceram três dias, só sendo desalojadas graças ao lançamento do 3º Regimento de Pára-quedistas à sua retaguarda.

B) Operação do Grupo Marte:

Para ocupar Rétimo foram desembarcados 1.200 homens do 2º Regi-

mento de Pára-quedistas sendo a metade desse efetivo aprisionado e o seu comandante, o General Susman morto. Apesar desse insucesso, os alemães conseguiram se firmar num mosteiro, no alto de uma elevação que dominava a estrada costeira. Nesse mosteiro foram cercados, até o dia em que, em face da difícil situação geral, os ingleses abandonaram o Rétimo, levantando o assédio ao mosteiro.

C) Operação do Grupo Orion :

A cidade de Heraklion era a segunda em importância, e pôrto côbico, sendo defendido por quatro batalhões ingleses.

No plano defensivo era esperado aí o ataque principal. Os alemães começaram o assalto desembarcando dos planadores, mas sofreram imediatamente severas perdas, e não conseguiram apoderar-se do aeródromo. O 1º Regimento de Pára-quedistas, tornou-se digno de todos os elogios, tal o impeto com que se lançou à conquista de seu objetivo.

Sendo Heraklion um elo da defesa, não pôde ser mantida por muito tempo, em consequência do desmoronamento do sistema geral, sendo evacuada pelos ingleses no dia 28 de maio.

Portanto, Heraklion não caiu sob a pressão direta dos pára-quedistas, mas em virtude de uma ordem de retirada do Comando do Mediterrâneo, que observava em pânico, o afundamento de suas unidades navais, como os Cruzadores Gloucester e Fiji, e o contratorpedeiro Greyhound, sob os impactos da arma aérea sob o comando de Richthofen.

Dessa maneira, termina toda a resistência organizada na ilha.

* * *

Vários ensinamentos foram retirados dessa campanha:

a) A terrível deficiência da tropa aeroterrestre face ao carro de combate (basta dizer que apenas 20 tanques velhos e desgastados dos ingleses causaram tremendas baixas).

b) O excessivo custo de uma operação que usa o planador que é, em geral, irrecuperável e sem capacidade de arremeter, caso a situação o exija.

c) A extrema facilidade de fazer variar o esforço de acordo com a evolução dos acontecimentos (no caso de Creta os desembarques foram simultâneos, mas na região de Maleme foi mais feliz. Para ai convergiu então todo o esforço posterior, fiel ao princípio do "ajuda a quem te ajuda" ou do "forte ao fraco").

* * *

"CRETA figurará como o mais belo feito da tropa pára-quedista durante a sua infância."

Banco Indústria e Comércio de Santa Catarina S.A.

Agência do Rio de Janeiro

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

END. TEL. "RIOINCO"

Telefone : 23-5928 — (Rêde Interna)

Gerência : 43-1112 — Diretoria : 23-0556

RIO DE JANEIRO

ABRA UMA CONTA NO "INCO" E PAGUE COM CHEQUE

(N. 6)



A SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DO PAÍS

DISCURSO DO SR. MINISTRO DA FAZENDA, EM BELO HORIZONTE, NO FÓRUM ECONÔMICO — OS DIVERSOS ASPECTOS EXAMINADOS E AS CONCLUSÕES DO SR. JOSÉ MARIA DE ALKIMIN

"Senhores, os objetivos da política econômica do atual governo já são conhecidos e veem, uma vez mais, de ser esplanados na mensagem que o Sr. Presidente da República acaba de enviar ao Congresso Nacional.

O estudo dos três pontos que constituem tema essencial do Fórum Econômico, prestigiado, nesta fase, não só pela Federação das Indústrias de Minas Gerais, como pelo "Correio da Manhã", comporta exame da nossa situação financeira. É o que vamos fazer na oportunidade que nos conferiu o convite dos organizadores deste Congresso, onde se encontram figuras representativas, pela cultura e pela experiência da economia e das finanças em nosso país.

Desejamos especialmente aproveitar o ensejo deste debate para realçar certos aspectos fundamentais da política monetária e fiscal, e seu entrosamento com a política de desenvolvimento econômico. Abordaremos inicialmente os relativos à política anti-inflacionária e, após,

esboçaremos as linhas gerais da política fiscal.

DESENVOLVIMENTO E ESTABILIDADE MONETÁRIA

É incontestável o surto do progresso econômico e social do Brasil, mas não se desconhece ter sido ele acompanhado de forte pressão inflacionária. A enorme elevação dos preços de todas as utilidades, resultante dessa inflação, reduziu o nível de vida de grande parte da população brasileira. Toda a vida do país é atingida pelos malefícios dela decorrentes, além dos gravames da injustiça social, gerada no presente com desestímulo a futuros investimentos e a poupança de formação de reservas individuais, tão peculiares à nossa tradição. Devemos conceituar o fenômeno inflacionário. Trata-se, em termos simples, de uma situação de generalizado excesso de procura sobre oferta de bens de produção e de consumo. Os planos de dispêndios das entidades públicas, das empresas e dos consumidores excedem de muito à produção

total e à entrada de capitais estrangeiros, pressionando os preços.

A inflação dá a ilusão de grande prosperidade, pela elevação contínua e acentuada do valor nominal do salário e das transações econômicas. É que, infelizmente, não se aumenta a oferta de bens econômicos com a mesma facilidade com que se emite o papel moeda e se expande o crédito bancário. Entretanto, o aumento da oferta de bens será tanto maior quanto menores forem os desequilíbrios e distorções registradas pela economia nacional. Sómente através de uma política de desenvolvimento econômico com estabilidade, será possível obter-se aumento satisfatório na oferta de bens, assim como na sua distribuição.

Está o atual governo decidido a proteger o padrão de vida do povo e proporcionar os elementos e oportunidades necessários para a sua justa e gradual elevação. Um programa de combate que encerra a era da inflação será executado inflexivelmente. Ficará assim, aberto o caminho para o mencionado programa de desenvolvimento econômico com estabilidade. E dêle participarão e se beneficiarão todos os brasileiros.

Já está generalizada no país a convicção de que a inflação é um grave mal, que deve ser firmemente combatido.

Verifica-se, todavia, que quando o governo começa a anunciar provisões específicas no sentido de deter o processo inflacionário tais medidas passam a ser encaradas com certa apreensão por alguns homens de empresas, que temem ver reduzido o volume de seus negócios. Não nos referimos, evidentemente, aos que exploram atividades de caráter especulativo e outras marginais, que só florescem em clima inflacionário; êsses terão de enfrentar e mudar de negócios, o que liberará recursos para expansão de atividades mais úteis ao país.

Alguns dos que exploram ramos de atividade econômica sadia, manifestam receios de que seja adotada uma política anti-inflacionária excessivamente severa, que resulte em deflação com queda do nível geral

da produção e do empréstimo — receios gerados pela concepção errônea de que o governo ao decidir-se pela estabilidade monetária, teve de admitir a redução da taxa de desenvolvimento econômico do País.

Quanto ao programa de combate à inflação traçado pelo governo, podemos assegurar que o mesmo não tem caráter deflacionário, ou seja, não visa à redução do nível geral de produção e empréstimo, o que seria altamente inconveniente. Seu objetivo é exclusivamente evitar a concorrência de forte excesso da procura (no sentido de tentativa de compra) sobre a oferta de bens de produção e de consumo, exceto esse que pressiona os preços no sentido da alta com as consequências desfavoráveis bastante conhecidas. É possível que alguns se sintam encorajados pela verificação de que a procura dos produtos que fabricam, como fenômeno isolado, excede de muito suas possibilidades de aumento imediato da produção. Todavia, quando essa maior procura decorre de um processo inflacionário geral, as perspectivas não são animadoras de vez que os preços das matérias-primas estarão subindo também, os meios de transporte e armazenamento escasseando, os trabalhadores reclamando reajustamento de salários. Ademais a desvalorização contínua da moeda desfigura a contabilidade das empresas, e as incertezas acerca do curso futuro dos preços, inclusive nas taxas cambiais, dificulta os cálculos financeiros dos homens de negócio. Além disso, a normal consideração que em fases de inflação recebem as flutuações de preços e o espetáculo das fortunas fáceis realizadas por certos intermediários tendem a desestimular o incremento da produtividade.

No que tange a concepção de que a estabilização monetária impõe uma redução da taxa de desenvolvimento econômico, não pode haver coisa mais absurda.

A política de estabilização monetária é parte integrante da política econômica geral que visa ao desenvolvimento econômico. A estabilização da moeda é condução básica para obtenção do crescimento ordenado da economia nacional e melhor

aproveitamento dos fatores de produção nacionais bem como de recursos estrangeiros.

O fato de que nos últimos tempos se tenham verificado simultaneamente acentuado surto de progresso econômico e intensa inflação não constitui motivo para que se atreva à infração o progresso econômico ocorrido. É opinião unânime dos técnicos autorizados nacionais e estrangeiros que analisaram essa importante fase de nossa evolução econômica que o progresso apontado se operou a despeito da inflação, não por causa desta; em outras palavras, o progresso teria sido maior e mais tranquilizador, não fosse a inflação.

A política destinada a conter a expansão imoderada do crédito executada com os cuidados que tais atividades reclamam, não estabelecerá no país qualquer intranqüilidade ou qualquer depressão.

O Banco do Brasil, as Caixas Económicas Federais e outros estabelecimentos de crédito, de acordo com as recomendações já expedidas pelo Presidente da República, em cuja observância se empenhará o Ministro da Fazenda, vão operar rigorosamente nos limites da política estabelecida.

Não será mais possível processar-se indefinidamente o aumento dos meios de pagamento, para atender a uma expansão desordenada do crédito. Com isto, não se irá privar a economia nacional, nos setores de sua atividade legítima, os recursos necessários, à criação da riqueza. Vale dizer que produção contará com os estímulos do financiamento oportuno e adequado.

Assim, as aventuras com os recursos de crédito serão severamente contidas.

Queremos repetir, uma vez mais — o objetivo da política econômica do governo em imprimir à economia nacional o melhor ritmo possível, e uma das condições básicas para a consecução desse desiderato é um estabelecimento de um clima de estabilidade monetária.

Ainda com referência aos problemas de combate à inflação, existe

um aspecto ao qual desejamos dar destaque especial, porque o consideramos de irrecusável importância.

Trata-se da expectativa dos consumidores e dos homens de empresa relativamente ao curso futuro da inflação.

Após tantos anos de processo inflacionário ainda que de ritmo uniforme, criou-se no Brasil um clima de expectativa de futuras altas de preços.

Em face de vários insucessos de combate à inflação, os homens de empresa e número crescente de consumidores passaram a encarar o fenômeno inflacionário como um mal incontrolável e a contar com a probabilidade da continuação da inflação em seus planos econômicos individuais.

Não são poucos os que em condições de relativa estabilidade monetária empregariam suas economias em títulos da dívida pública ou obrigações de companhia particulares, ou sob a forma de depósitos a prazo em bancos, mas passaram a evitar tais operações e a preferir as aplicações em compras de imóveis, a fim de não sofrerem perda do poder aquisitivo de suas poupanças.

Importantes entidades, públicas e privadas defensoras de vultosas reservas populares, tem seguido o mesmo caminho, desviando para investimentos imobiliários recursos que poderiam ser canalizados para empreendimentos destinados a solucionar problemas do mais alto interesse nacional.

A convicção generalizada de que o processo inflacionário continuará a se desenvolver determina aumento artificial das solicitações de crédito, tanto a curto quanto a médio e longo prazo, uma vez que, segundo é comum dizer, na inflação perdem os credores e ganham os devedores. Isso induz muitas pessoas a pagar juros elevados na certeza de que a depreciação do valor da dívida será muito maior do que a taxa dos juros a pagar. Na realidade os males que a inflação causa à economia nacional fazem com que todos sejam prejudicados — credores e devedores — com exceção de um reduzido número de indivíduos que se enri-

quecem às expensas do resto da comunidade.

O governo já manifestou publicamente em várias oportunidades, seu firme propósito de combater esses males, já deu inicio de execução a providências que integram seu programa inflacionário.

Desejamos repetir aqui uma advertência e, ao mesmo tempo, fazer um apelo.

A advertência é no sentido de que aquelas pessoas que estão planejando constituir fortes dívidas, especialmente a médio e a longo prazo, com pagamento de juros altos na expectativa de se beneficiarem com a desvalorização intensa e progressiva dessas dívidas em face da continuação do processo inflacionário, devem meditar sobre tais planos, pois, o governo vai levar a cabo seu programa de inflação.

Nossa advertência se endereça também aos capitalistas que estiveram a especular com recursos próprios, contando com o fácil acolhimento daqueles que procuraram proteger-se contra o processo inflacionário que lhes corrói as economias.

Nossa advertência se endereça ainda às instituições financeiras particulares que estão concedendo empréstimo para o financiamento de empreendimentos cuja realização depende exclusivamente do prosseguimento da inflação. Que essas pessoas e entidades meditem na nossa advertência para que não venham a responsabilizar amanhã não a si próprias pelos insucessos a que se expõem, por haverem contado com uma acentuada alta de preços que a realidade não proporcionou.

Quanto ao apelo que devemos formular, nós o dirigimos aos que exercem atividades no desenvolvimento das fontes de riqueza do país, para que não neguem sua colaboração ao governo, principalmente nessa fase inicial de combate à inflação, que é a mais árdua, e exige, inclusive, firme disposição para servir à causa tão nobre que se confunde com os próprios destinos da Nação.

Na apreciação da política fiscal, ajuda-nos a nossa própria experiên-

cia, adquirida nos anos em que nos coube dirigir a Secretaria de Finanças do Estado de Minas Gerais. Segundo análises insuspeitas, divulgadas na Revista de Finanças Públicas, pelo Conselho Técnico de Economia e Finanças, as despesas programadas pelos vinte Estados da Federação no quadriênio 1952-1956, elevaram-se a 134.918.000 cruzeiros, assim distribuídos:

Despesa	Milhões de cruzeiros	Percentagem
Despesa de Custo.	700.429	52,2
Transferências (Encargos Gerais)....	32.527	24,1
Despesa de capital (Investimento)	31.962	23,7
Total.....	134.918	100,00

Enquanto a participação das despesas de capital foi de 23,7% no total dos gastos públicos nesse mesmo período, o Estado de Minas aplicava em investimentos a percentagem excepcional de 30,3% de suas despesas globais. Nenhuma outra unidade da Federação, nem mesmo São Paulo e Paraná, altamente beneficiados pela elevação dos preços do café, conseguiu sequer aproximar dos índices de capitalização de recursos fiscais atingidos, naquele período, por Minas Gerais.

Mantendo estacionária ali quota do imposto de vendas e consignações, o governo estadual, através da taxa de Recuperação Econômica, vinculou o financiamento de seu plano de obras toda a margem adicional deixada por aquele tributo, impedindo desta forma, sua absorção pelos gastos de custeio.

Não apenas quanto ao aspecto quantitativo revelam os estudos em referência a posição singular em que se colocou a política econômica e financeira do Sr. Juscelino Kubitschek de Oliveira em Minas.

Mais elucidativos ainda são os resultados obtidos pelo confronto da distribuição das despesas de investimento. Esse confronto nos permite afirmar que Minas Gerais não apenas investiu mais, em proporção

com os seus recursos, mas, sobretudo, investiu melhor selecionado seus investimentos dentro do mais rigoroso critério de prioridade econômica.

Região inadequada ao desenvolvimento de uma agricultura altamente mecanizada por força de suas próprias condições topográficas, o Estado de Minas Gerais, como tantas vezes proclamou o atual Presidente da República só poderá romper o ciclo vicioso de sua pobreza por meio da industrialização. Desenvolvendo o largo programa de aproveitamento de seu potencial hidrelétrico e de extensão de sua rede de transporte o governo procurou remover pontos do Estado, criando centros de irradiação de produtividade capaz de acelerar o aproveitamento das duas riquezas potenciais. Poder-se-ia perguntar se o governo de Minas Gerais não teria contribuído, com esse programa de desenvolvimento econômico, para agravar a inflação em que se debate o país. Sem o menor receio de contestação respondemos pela negativa.

Basta para comprovarlo que mencionemos em linhas gerais, as fontes de recursos utilizadas para o seu financiamento.

Grande parte dessas despesas foi atendida com recursos normais arrecadados por meio da taxa, de serviços de recuperação econômica ou sejam receitas oriundas da poupança a que foram induzidos os consumidores, por força de absorção fiscal. A cota restante foi coberta por operações regulares de crédito. A experiência colhida desse trabalho de cooperação dos mineiros com o poder público não pode ser esquecida, quando se procura é forçar a estrutura econômica do país.

Desejamos, por oportunidade dar uma idéia do quadro atual do serviço fazendário.

O aparelhamento fazendário no governo federal ainda funciona sob o modelo das instituições do começo do século, a serviço de uma política financeira inspirada nos velhos princípios do estado liberal, na sua conceção clássica.

Os instrumentos básicos da política fiscal da União ainda mantêm em suas linhas gerais a estrutura de

30, 40 e 50 anos passados. É pois necessário uma transformação no método e objetivos da política fazendária.

As linhas gerais dessa transformação podem ser sintetizadas nos seguintes pontos básicos: 1º) Rigorosa seleção dos investimentos federais; 2º) Aumento da taxa de capitalização dos recursos orçamentários; 3º) Revisão da estrutura tributária colocando os impostos federais a serviço da política econômica do governo.

As diretrizes da política de investimentos já foram largamente anunciadas pelo Presidente Juscelino Kubitschek, ao fixar as metas de desenvolvimento econômicos. Para desenvolver esse programa e coordenar a sua execução, já se acham convocados e trabalham ativamente abalizados técnicos do País.

Compete pois, ao Ministério da Fazenda promover os meios capazes de obter os recursos necessários ao financiamento desses planos, evitando a todo custo procurá-los nos expedientes inflacionários.

Fontes importantes de recursos para a aplicação prioritária está no controle da despesa pública. Com a colaboração dos Ministérios, do DASP e do outros serviços públicos autônomos e autárquicos submetremos os gastos na mais rigorosa disciplina. Estamos procurando eliminar as despesas supérfluas e evitar o desperdício e a pulverização estéril de recursos orçamentários.

A programação cuidadosa e o policiamento rigoroso dos gastos públicos contribuirão para que o governo possa desenvolver um programa de revigoramento econômico no Brasil.

Outras fontes de recursos, o governo os encontrará na melhoria da arrecadação.

A fiscalização será efetivada. Estão em estudos e ainda até este ano serão postos em prática modernos processos de controle fiscal. Será permanente o combate à evasão e sonegação de impostos para que a imensa legião de contribuintes honestos e cumpridores dos seus deveres não continue sendo vítima das aperturas financeiras do governo. Cuidaremos também da defesa dos

interesses legítimos dos contribuintes promovendo simplificação dos regulamentos fiscais. A supressão de exigências descabidas e eliminação de tudo o que, sem maior proveito para a Fazenda, roube tempo e dinheiro inutilmente. Com a disciplina dos gastos e o combate à evasão, esperamos armar o governo dos recursos necessários ao seu plano de desenvolvimento. Não pára aí, entretanto, a atuação do Ministério da Fazenda no Setor da política fiscal. No sistema tributário federal integrado por um conjunto tem impostos que são peças decisivas da política econômica do País. Ao imposto de importação cabe papel relevante na orientação da política do comércio exterior, disciplinando as importações, resguardando a indústria nacional e promovendo a sua expansão.

Com esse conjunto de providências, para as quais conta o governo receber a colaboração econômica do país.

Encontra-se no Congresso Nacional um projeto de revisão geral de nossa Tarifa Aduaneira, cuja elaboração a cargo de um dedicado grupo de funcionários do Ministério da Fazenda, teve início em 1952. O projeto atende em suas linhas gerais, aos imperativos de nossa política econômica e o governo encarárá todos os esforços para vê-lo às imposições da atual conjuntura financeira do país. São eles os impostos de renda e de consumo.

Através do primeiro, buscaremos disciplinar os investimentos privados, induzindo as empresas a um maior esforço no sentido da melhoria da produtividade, estimulando a capitalização de seus lucros e criando facilidades especiais aos empreendimentos essenciais ao desenvolvimento econômico do país e a elevação do padrão de vida do povo. Procuremos finalmente a indispensável transformação da estrutura dos atuais métodos de arrecadação e controle do imposto de consumo. A tributação será rigorosamente escalonada de acordo com o grau de especialidade dos produtos.

Através de taxação mais forte, procuraremos desestimular o consumo de produtos não essenciais ou

superfluos e encaminhar capital e mão-de-obra para a produção de bens de consumo geral e com isso estaremos combatendo a tendência para a destosação dos investimentos que constitui uma das consequências mais graves da inflação.

Além da simplificação de métodos da eliminação de exigências fiscais e outras vantagens proporcionadas ao contribuinte, a reforma do imposto de consumo em estudo, fornecerá ao governo informes estatísticos da maior importância para melhor formulação da política econômica do país.

Com esse conforto de providências para as quais conta o Governo receber a colaboração patriótica, esclarecida do Congresso Nacional e das classes produtoras do país, esperamos poder acelerar o nosso desenvolvimento econômico.

Desejamos observar, todavia, que os problemas que assoberbam o setor das finanças públicas do ano em curso reclamam providências de emergência que se somarão àquelas de ordem estrutural que acabamos de indicar.

Essas providências de emergência representam expediente de que o governo terá de lançar mão no ano em curso, a fim de que o déficit que é previsto para 1956, seja reduzido a um montante suportável pela economia nacional.

Finalizando, desejamos observar que o governo, na execução de seu programa anti-inflacionário, terá sempre em mente a situação de desfavor em que se encontra o interior do país, comparativamente a zona litorânea e que nessa última as pressões inflacionárias se mostram mais acentuadas. Ciente desse fato, o governo dará importância especial ao desenvolvimento de uma ação compensatória, concedendo prioridade e assistência às zonas mais necessitadas do país.

Meus senhores, ao concluir essas considerações, feitas perante autorizados do país, estou certo de que as palavras proferidas pelo Ministro da Fazenda apenas traduzem os anseios e preocupações de quantos aqui se reuniram com o objetivo patriótico de procurar soluções apropriadas aos problemas brasileiros".

COMO VIMOS O DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TÉLEGRAMAS

Ten.-Cel. GERARDO L. AMARAL

De acordo com as diretrizes traçadas pela sua atual Diretoria, "A Defesa Nacional" vem publicando seguidamente diversos trabalhos relacionados com os principais problemas nacionais.

No fim do ano próximo passado, tivemos a lembrança de solicitar ao nosso distinto camarada Ten.-Cel. Gerardo Lemos do Amaral, ex-Diretor do D.C.T., a sua impressão geral quanto ao importante serviço postal-telegráfico em nosso país.

Atendidos em nosso apelo, temos agora a satisfação de publicar o referido trabalho, através do qual os nossos leitores poderão avaliar o relevante papel que vem desempenhando aquele importante órgão da administração pública, não obstante os sérios obstáculos que tem dificultado o seu pleno funcionamento.

I — INTRODUÇÃO

A nossa passagem pela Diretoria Geral do Departamento dos Correios e Telégrafos permitiu-nos conhecer, de perto, os graves problemas da administração pública no setor dos serviços postais e de telecomunicações.

Razões óbvias nos impuseram, até agora, que nenhum pronunciamento público fizéssemos a respeito mas, ao chamamento de "A Defesa Nacional" não podíamos faltar. Para não fugir, inteiramente, à norma traçada, vamos limitar nosso depoimento ao que está contido nas "Considerações iniciais" que aparecem o Relatório Anual, relativo a 1953, que apresentamos, no primeiro trimestre de 1954, ao então Ministro da Viação e Obras Públicas. Seguiremos literalmente a redação das citadas considerações, das quais excluiremos o que nos parece dispensável para a finalidade do presente depoimento. Antes, porém, resumiremos a comunicação que fizemos, às autoridades militares, de nossas observações no exercício de tão importante cargo.

A 28 de outubro de 1954 comunicávamo aos nossos chefes que, após havermos exercido, durante um ano e sete meses, o cargo de Diretor Geral do D.C.T., entendíamo de nosso dever de oficial de estado-maior dar-lhes ciência das impressões que recolhermos no trato com serviço público de tanta relevância e inegável interesse para a segurança nacional. E mais, que não nos parecia demais frizar que nossa nomeação para o cargo se fizera sem nenhuma interferência, nem interesse, de nossa parte, assim como, igualmente, nenhuma interferência ou interesse, teve na nomeação, no que sabemos, o Ministério da Guerra. Tal não impediu, porém, que lhe fizéssemos a comunicação de nossas observações.

Iniciamos pondo em relevo a situação precaríssima dos serviços postais e de telecomunicações e apelando para que os órgãos responsáveis pela segurança nacional atuassem, junto aos setores competentes, no sentido de darem, com urgência, maior eficácia aqueles serviços. Ressalvamos, então, como agora reiteramos, que não havia em

nossas afirmativas nenhum pessimismo, tão pouco derrotismo. Era uma impressão pessoal de quem sentiu o problema, e a ele se dedicou com o maior entusiasmo. Nunca nos faltou o apoio das autoridades superiores, mas os óbices que se nos apresentavam eram irremovíveis, então.

Acentuamos, ainda, em nossa comunicação às autoridades militares, que a criação do Ministério das Comunicações, órgão existente em nações mais adiantadas, de nada valerá se permanecer o regime administrativo vigente, o que mais adiante ficará melhor compreendido.

No que diz respeito à segurança nacional o mais importante é a defesa das prerrogativas e deveres do D.C.T. na exploração do serviço telegráfico interior, o que é, também, uma imposição das peculiaridades nacionais. O que deveria ser, como a Constituição o permite, um privilégio estatal, tem sido seguidamente visado por companhias particulares interessadas na exploração do serviço nas regiões economicamente mais favorecidas onde, naturalmente, oferecem maior rentabilidade. Referimo-nos, então, à sanção do projeto que se tornou Lei número 2.195-54 — ampliando concessões para a exploração do serviço telegráfico interior por empresas que possuem cabos submarinos ou subfluviais — com grave perigo para a segurança da faixa litorânea. O prazo na regulamentação do inciso XII do art. 5º da Constituição poderá favorecer, ainda, a outros interessados, que se valem sempre de uma argumentação ardilosa: "se o D.C.T. não pode fazer um bom serviço, deve deixar que o outro faça; o povo é que não pode ser prejudicado". Mas, no fundo, a elas só interessa explorar as comunicações entre as grandes cidades, onde o lucro é certo.

Éste o resumo do que transmitimos às autoridades militares ao lhes encaminharmos cópia da introdução ao nosso Relatório de 1953.

Vamos, pois, transcrever, a seguir, quase na íntegra, as "Considerações iniciais" com que abrimos o nosso relatório ao Senhor Ministro da Viação.

Trata-se de um trabalho pessoal, sem outro mérito que o de expor, com franqueza, um problema complexo e apontar-lhe uma solução sem maiores pretensões, mas bastante para evitar maior desmerezimento de serviço público tão importante.

II — RELATÓRIO APRESENTADO AO MINISTRO DA VIAÇÃO

APRESENTAÇÃO

Ao apresentarmos a V. Excia. o presente Relatório das atividades do DCT durante o ano de 1953, sentimo-nos no indeclinável dever de, nestas considerações iniciais, fazer um retrato tão fiel quanto possível da situação atual do Departamento que temos a honra de dirigir.

Estamos certo de que V. Excia. apreciará a franqueza do administrador que, há pouco mais de um ano, vem observando diuturnamente a execução dos serviços postais e de telecomunicações, recebendo críticas as mais veementes e averiguando as causas das inegáveis deficiências dos serviços, as quais procura corrigir com os parcos meios de que dispõe, como adiante ficará evidenciado.

PESSOAL

A primeira grande deficiência dos serviços pode ser atribuída à falta de pessoal, em quantidade e qualidade. A Lei n. 1.765, conhecida como Lei do Abono, ao extinguir a categoria de diaristas no serviço público civil, incluiu os existentes numa tabela especial de extranumerários-mensalistas. Criou assim, pelo menos no que tange a este Departamento, dois graves problemas — um o de dar certa estabilidade a cerca de 8.000 funcionários admitidos sem a imprescindível seleção, e outro, o de impedir a admissão de diaristas, elementos indispensáveis aos serviços deste Departamento. A primeira vista parece uma incoerência o que acima dissemos. Tal não acontece. A nosso ver, a maioria do funcionalismo do D.C.T. devia ser de pessoal sem estabili-

dade, mas selecionado rigorosamente. A legislação atual não permite que se faça o que nos parece melhor e, ao revés, dificulta as admissões necessárias para acompanhar o desenvolvimento dos serviços.

Em anos anteriores, quando só se permitiam admissões de mensalistas para os serviços de tráfego, elas assim eram feitas mas, na realidade, os admitidos se destinavam aos serviços burocráticos que, evidentemente, não poderiam parar. Os abusos, porém, eram freqüentes e, hoje, o que se constata é o funcionalismo do expediente, em grande parte, classificado em funções de tráfego, no qual nunca trabalhou. Mais graves são os casos de carteiros e messageiros em serviço interno, situação quase insolúvel, pois todas as providências saneadoras esbarram na mais variada sorte de poderosos obstáculos.

A tal situação acresça-se o quanto é custosa e improfícua a realização de concursos. Como exemplo, apresentamos o de estatístico, recentemente feito, em que se inscreveram 405 candidatos, compareceram à 1^a prova 167, dos quais foram aproveitados 61; desses, 59 foram à 2^a prova, passando 8, que concorreram à prova final, resultando serem aprovados apenas 2. Ao concurso para telegrafistas inscreveram-se mais de 4.000 candidatos, comparecendo, à primeira prova 2.160 candidatos dos quais, apenas 135 lograram aprovação e estão em condições de concorrer à 2^a prova (1). Ao concurso para guarda-fios inscreveram-se mais de 10.000 candidatos para apenas 200 vagas e ao de carteiros inscreveram-se mais de 20.000 para 1.850 vagas. Esses concursos ainda estão em fase de apuração podendo aíiantar que o número de aprovados no de carteiros não atinge 10% (2).

Esses concursos foram realizados nos fins do ano passado com o fim de, no corrente exercício, serem feitas as nomeações. Tal não acontecerá se não fôr feita a suplementa-

ção da Verba Pessoal que apresenta um déficit de Cr\$ 110.000.000,00. O trabalho e as despesas feitas estão ameaçados de ficarem perdidos e agravada a falta de pessoal que dia a dia aumenta.

O reconhecimento da autonomia do D.C.T. para fazer a seleção de seu pessoal, decorrente de notável Parecer do Sr. Consultor Geral da República, permitirá, em havendo saldo na conta-corrente, que se façam admissões de extranumerários por meio de provas de habilitação estabelecidas pela Escola de Aperfeiçoamento do D.C.T.

Para obviar as dificuldades acima apontadas e agravadas com centenas de aposentadorias, dispensas, demissões, exonerações e falecimento de servidores, só o recurso à admissão de diaristas poderia dar resultados positivos. Na impossibilidade de fazê-lo, solicitamos e obtivemos mais uma rubrica na Verba 1^a de nosso Orçamento-tipo: tarefeiros. Esses é o meio de se admitir o pessoal necessário às substituições por motivos de férias e licenças e, excepcionalmente, na época das festas do fim de ano, para reforçar o pessoal de tráfego. Medida de caráter transitório, sem possibilidade de fazer grandes exigências do pessoal admitido a baixa remuneração, ainda assim tem servido para amenizar a angustiosa situação em que vive o D.C.T.

A criação de novas agências — um imperativo do progresso nacional — ocasiona o desfalque em pessoal lotado nas antigas, já com reduzido número de servidores. De tal procedimento, que é inevitável, resulta que cada vez mais se fica menos habilitado a bem servir.

Desde o primeiro dia de nossa administração tudo temos feito para afastar do D.C.T. a influência política. A luta desenvolvida com esse objetivo, e a que V. Excia. tem dado integral apoio, apresenta resultados satisfatórios. Ainda assim, há setores, principalmente de direção,

(1) Foram aprovados, finalmente, 104.

(2) 3.952 guarda-fios e 1.459 carteiros, foram aprovados, na final.

NOTA — Os dados das notas (1) e (2) foram obtidos recentemente, em março de 1956.

muito visados. Espero, no entanto, manter o D.C.T. alheio às próximas competições eleitorais.

* * *

As constantes reivindicações do funcionalismo, fruto do alarmante encarecimento do custo de vida, tem levado o Governo a conceder constantes aumentos de vencimentos e vantagens. Chegamos ao ponto de, conforme acima ficou focalizado, não se ter servidores suficientes e, ainda assim, cerca de 80% do Orçamento ser destinado ao pagamento do pessoal, restando 20% para o equipamento, material e despesas outras como as de serviços e encargos.

A rotina imperante, cuja força qualquer administrador atento logo percebe, e a má estrutura administrativa do Departamento, impedem um melhor rendimento do serviço. Esse mal não é apenas do D.C.T. É de toda a administração pública. Não temos desanimado. Vamos enfrentando as dificuldades, ou contornando-as, sempre com o objetivo de não permitir que os serviços desçam mais do que já desceram no conceito da opinião pública.

MATERIAL

No bôjo dêste Relatório encontrará V. Excia. o balanço apresentado pela Contadoria Seccional junto ao D.C.T. As cifras correspondentes à Receita, Despesa e Deficit são, à primeira vista, impressionantes. Mais detido exame delas, ou melhor, do balanço, deixa claro que não foi computado um dado essencial — o valor dos bens patrimoniais. Assim, as despesas com as obras são lançadas, mas não aparecem anuladas com o valor da edificação, que é progressivamente aumentado. Mas, a par disto, há que se considerar ser o D.C.T. uma organização industrial sui-generis. Não é ele um balcão de rendas. Em quase todas as nações os serviços dessa natureza são deficitários e, é de se destacar, mesmo naquelas onde apenas o Correio é explorado pelo Estado. No Brasil, o

D.C.T., com todas as suas deficiências é, ainda assim, um fator de civilização, de progresso.

* * *

A carência de tudo, em toda parte, e o desenvolvimento do serviço, seja pelo seu crescimento vegetativo, inclusive pelo número de agências, explicam a situação que atravessamos e que, minorada, ainda ficará longe de ser satisfatória.

Inicialmente a Cexim, com o regime de licenças prévias e, após, a atual política financeira do Governo, tem criado as mais sérias dificuldades ao aparelhamento de nossos serviços. Dezenas de concorrências foram anuladas durante o ano passado dados os altos preços oferecidos por materiais que, sabidamente, poderiam ser vendidos pelo metade do que era pedido. Preferimos recolher importâncias destinadas à compra de materiais a adquiri-los a tais preços. Alguns deles tiveram acréscimo de preço maior que 300% de janeiro a dezembro. E as propostas de fornecimento vinham cheias de condicionais inaceitáveis.

Outro grave inconveniente é a quase impossibilidade de adquirir materiais nos locais de consumo, disto resultando a sobrecarga de serviços na Diretoria de Material, com a aquisição e expedição para locais distantes e de transporte difícil. Tal se repete entre a sede das Regionais e suas agências do interior.

Graças à autorização especial do Exmo. Sr. Presidente da República foi adquirida uma frota de 30 caminhões, sendo 26 "Ford" e 4 "Fargo".

Ao que apuramos, apesar de seus preços já bastante elevados, cerca de 250 mil cruzeiros por unidade, foi uma das melhores, senão a melhor aquisição de veículos já feita no D.C.T.. Mas o Departamento não precisa de apenas 30, mas de 30 x 30 caminhões para atender ao mínimo de seus encargos.

A já acima condenada estrutura do D.C.T. subordina a um mesmo chefe os setores do material, propriamente dito, e o de obras. Tal absurdo tem causado grandes males ao Departamento. O Diretor do Material precisaria ser dotado de dom de ubiqüidade para bem poder desempenhar-se de tão vários e complexos misteres.

No que tange a obras encontramos 53 prédios paralizados e 62 em prosseguimento, ou sejam 115 obras a concluir. Decidimos que a melhor obra a realizar seria terminar o que outrem houvera começado. E assim se fez. Já estão concluídas 53 e 53 o serão ainda este ano(3). Os outros 9 são objeto de processos em curso no Congresso Nacional ou no Tribunal de Contas.

Na atual administração foram iniciadas 58 obras, que prosseguem normalmente.

Para muita gente a mais importante função do D.C.T. é construir prédios para suas agências. Disso se tem provas verificando que as últimas leis orçamentárias estabelecem dotações para a construção de grande número de prédios fixando-lhes verbas restritas. A argumentação dos interessados, representantes federais, prefeitos, pessoas gradas, etc., é de que a obra deve ser iniciada para oportunamente conclusão, quando houver nova distribuição de crédito. Maneira simplista de encarar o problema, cuja responsabilidade de solucionar não lhes cabe.

* *

A inclusão na Lei Orçamentária de dotação para construção de prédio em localidade onde não haja terreno doado corresponde a desperdício de verba. As dotações para aquisição de imóveis pelo D.C.T. são infimas, e assim devem ser, pois, do contrário, nenhuma Prefeitura de interior fará as doações sem as quais não seriam possíveis as centenas de prédios que se espalham por todo o Brasil.

Finalmente, no que diz respeito a obras, desejamos focalizar o caso da Diretoria Regional do Distrito Federal. Logo ao princípio da atual administração cancelamos a concorrência para o inicio da construção do edifício-sede do D.C.T. As razões ali apresentadas perduram para o edifício-sede mas, estamos convencidos, há necessidade de se dar à Diretoria Regional do Distrito Federal um edifício próprio, com as devidas características funcionais.

TELEGRAFO

Já temos dado conhecimento a V. Excia. das precárias condições de funcionamento do Telegrafo Nacional. Não é demais insistir no apontar as causas que o conduzem ao lastimável estado em que se encontra. A falta de pessoal, já tantas vezes referida, e às péssimas condições do material, se deve o que hoje ocorre com um serviço que só interessa oferecer ao povo em condições satisfatórias de funcionamento.

O D.C.T. se ressente da falta de mensageiros, guarda-fios, inspetores de linhas, telegrafistas e rádiografistas, técnicos e engenheiros. Em consequência, e é muito grave, faltam, também, funcionários para funções de direção e chefia.

Podemos assegurar a V. Excia. que no ano de 1953 o telegrafo não piorou. Seria uma temeridade anunciar as poucas melhorias verificadas. Essas se devem ao esforço, à dedicação e à tenacidade, mesmo, de um considerável número de funcionários ainda possuidores do espírito da Casa, a que vêm dedicando toda a sua existência.

No princípio de nossa administração a estatística diária acusava entre 10.000 e 12.000 telegramas retidos no Rio e para o Rio. Hoje, esse número oscila entre 2.000 e 4.000. O serviço telegráfico por mala era o meio mais rápido de escoamento para São Paulo, Salvador e Recife. Está praticamente

(3) Nem todos o foram durante nossa Administração que terminou logo após o 24 de agosto.

abolida a remessa por mala para Recife, e raramente se faz agora para Salvador. Para São Paulo essa providência extrema só é tomada em casos de acidentes nas linhas, de natureza grave, tais como: temporais, abalroamentos na posteação, etc. Recentemente, medidas postas em prática, refletiram satisfatoriamente nas comunicações entre Rio e Curitiba, há muito interrompidas, e para o reatamento do tráfego direto entre Uberaba e Belo Horizonte e Cuiabá e São Paulo.

A prática de envio de telegramas por mala, amparada nas convenções internacionais e no regulamento do D.C.T., que determinam a expedição do telegrama, pelo meio de transporte mais rápido, após vinte e quatro horas de atraso, por deficiência das linhas, é adotado hoje usando-se o avião em substituição ao trem e outros meios de transporte.

No interior do país ainda se faz muito serviço por mala não obstante todos os nossos esforços para evitá-lo.

Não se pode fazer telegrafo com linhas que estão em serviço há vinte e mais anos, abandonadas, sem assistência, por falta de guardas e inspetores. Há, assim, por todo o Brasil centenas de "trechos" abandonadas (10 a 30km), e dezenas de secções de linhas (5 a 10 trechos) entregues a simples guardas.

Isto se deve a que o quadro do pessoal, sendo fixo, não acompanha o desenvolvimento da rede telegráfica. Há trechos maiores de 30, ultrapassando a 50km, entregues a um único guarda, enquanto há secções de linhas constituídas de 10 e mais trechos.

Quando não há falta, há ineficiência do pessoal, e isto porque não há formação apropriada. O D.C.T. tem sido a maior fonte de empréstimos até hoje explorada pela política, por isso, das admissões em massa de diaristas resultou em lotar seus quadros com pessoal, na sua grande maioria, ineficiente. Hoje, por lei, esses milhares de servidores estão integrados numa tabela especial de extranumerários, com as garantias de uma semi-estabilidade.

O recrutamento do guarda-fios por concurso público é um absurdo. Mas é lei. O guarda-fios ideal é o homem nascido sob a linha, de pai e avô guarda-fios. A linha telegráfica é, para ele, verdadeiro bem de família. O quadro de extranumerários, que complementa a carreira é, também, limitado. A soma dos componentes de ambos ainda fica muito aquém das necessidades sempre crescentes da rede telegráfica.

Mas telegrafo não é só linhas. As salas de aparelhos, as baterias, os geradores, o equipamento técnico enfim, são elementos inseparáveis do todo.

As dificuldades de importação do material, que já focalizamos no Capítulo Material, estão tornando cada vez menos eficiente o telegrafo nacional.

Os gastos anuais com a conservação e reconstrução das linhas telegráficas oferecem resultados insuficientes. No estado atual das linhas pouco adianta substituir pequenos trechos de fio, alguns postes, braços, isoladores. Impõe-se a substituição total de condutores, postes, braços, pinos e isoladores. Impõe-se a construção de uma nova linha. Pouco se fez, neste particular, durante o ano de 1953. A ascenção vertiginosa do preço dos fios de ferro e de cobre, que atingiram a preços 300 e 400% mais elevados que os vigorantes em janeiro e, mesmo assim, oferecidos mediante condicionais inaceitáveis, fez com que passássemos o ano sem praticamente podermos adquirir tal material.

A falta de energia elétrica, de que padece todo o país, tem causado graves transtornos à transmissão telegráfica. Horas e horas ficam parados os aparelhos à espera da energia industrial em regime de racionamento.

A eletrificação de algumas estradas de ferro tem causado interrupção completa em determinados circuitos. Isto tem acontecido nos trechos em que as nossas linhas correm na posteação das ferrovias, ou em sua proximidade.

Temos procurado modificar o traçado das linhas afastando-as dos

locais onde se manifesta a indução. Devido a essa interferência estêve durante meses interrompido o tráfego entre Belo Horizonte e Uberaba, e sofrendo sua influência perniciosa o que se faz entre o Rio e Salvador, São Paulo e Curitiba, além de outros.

O tráfego via rádio é que apresenta melhores resultados, sendo mesmo muito bom para determinadas direções. Quando tal acontece, a falta de mensageiros para entrega, põe tudo a perder. A simples comparação do número de telegramas entregues por um mensageiro do D.C.T. e outro de qualquer das companhias estrangeiras esclarece a deficiência que todos notam, proclamam e contra a qual reclamam. Para 120 a 150 telegramas diários dos nossos mensageiros, os outros entregam entre 20 a 30.

O serviço pelo rádio está sujeito às mesmas limitações da falta de energia industrial e sofre, também, influência do *fadding* periódico e de outras variações atmosféricas. O material rádio, de vida relativamente curta, exige manutenção permanente, delicada e custosa. E é, todo ele, pode dizer-se, material importado. O rádio, porém, não tem, como o fio, a virtude de povoar. Liga dois pontos deixando ao abandono a região intermediária.

Na parte referente ao Plano Postal Telegráfico analisaremos outros aspectos da questão, mas desejamos salientar aqui a falta de iniciativa do D.C.T. na construção de linhas. O mais simples exame da lei orçamentária mostra que nela se determinam as linhas a construir e se determina o seu custo. É a pulverização, com fins eleitorais, de uma verba que melhor seria empregada na construção ou reconstrução de linhas-tronco, sem as quais não podem funcionar os ramais que a lei discrimina. Pode-se imputar a essa falta de iniciativa do Departamento, para o planejamento e construção da rede telegráfica, como a mais forte das razões do descalabro a que chegou o D.C.T. e, em particular, o Telégrafo Nacional.

É oportuno ressaltar que a Diretoria de Telégrafos, órgão a que es-

tá afeta a execução do tráfego telegráfico em todo o país, em colaboração com a Superintendência do Tráfego Telegráfico, conta apenas com dois engenheiros em seu quadro, além do respectivo diretor. Os poucos engenheiros do D.C.T. são absorvidos pelo serviço de obras impostas pelas leis orçamentárias.

CORREIO

O serviço postal brasileiro é ainda rudimentar sob certos aspectos. A existência de duas máquinas de selecionar correspondência no Rio, duas em São Paulo e duas menores já compradas, nada significa em relação ao desenvolvimento já alcançado pelos Correios de outros países.

Máquinas de selar e obliterar, que deviam ser comuns a todas as agências, existem, apenas, nos grandes centros postais e, assim mesmo, quase sempre paralizadas, seja pelo uso continuado, seja por falta de manutenção ocasionada pela inexistência de peças e de pessoal habilitado.

Encontra-se no Almoxarifado Geral um lote de duzentas máquinas de vender selos, cujo processo de aquisição foi iniciado em administrações anteriores. Trata-se de material delicado, a ser instalado em locais de movimento, à entrada de grandes edifícios, em repartições públicas, hotéis, etc. O senso da realidade brasileira não deixa dúvidas de que se trata de material muito avançado para o nosso povo. Ainda a esse respeito, devemos esclarecer que a Casa da Moeda não está aparelhada para imprimir os selos empregados nas referidas máquinas, porque o processo de aquisição dos equipamentos necessários é um dos muitos que sofreram as restrições de licença prévia adiante referidas.

A mecanização de nossos serviços postais é urgente necessidade. Implicará, porém, uma reforma de base, que só poderá ser iniciada depois de assegurados os recursos para a sua execução. Há que se encontrar uma outra solução fora das verbas orçamentárias, que oscilam

de acordo com as conveniências políticas. Voltaremos ao assunto na parte conclusiva destas considerações.

O Correio, como o Telégrafo, sofre a crise de pessoal não só em quantidade, senão, também, em qualidade. O brasileiro compenetrou-se de que o D.C.T. é a terra da promissão dos desempregados. Para trabalhar nos Correios não há necessidade de qualquer instrução, é o que se pensa, e dai o cada vez mais baixo nível do funcionalismo.

Na Diretoria de Correios há necessidade de funcionários dotados de elevada cultura profissional, que versem, com desembaraço, pelo menos, o idioma francês, que é o usado nas relações postais internacionais.

* * *

Há, Senhor Ministro, uma grande ansia de comunicações por todo este Brasil. Cidades e vilas, em apelos angustiosos, clamam pela criação de agências ou postos de correios.

Visitamos a região norte do Paraná — um dos grandes celeiros, senão o maior do Brasil — e voltamos impressionados com o abandono em que está a sua progressista população. Proliferam, ali, os "correios particulares" que este Departamento combate, conquanto reconhece serem eles o produto de sua incapacidade, e constituirem a solução momentânea para aquela contingência. O mesmo acontece em outras regiões do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Goiás e Mato Grosso, para só citar as de mais acentuado desenvolvimento econômico.

Pondo de parte a questão de pessoal, que é fundamental, releva considerar a que é mais necessário para a criação de uma agência apenas postal.

Quando a localidade só comporta o que antigamente se denominava Agência de 4ª Classe, isto é, agência com lotação de apenas um servidor, este deve instalá-la na sua

própria residência, ou a expensas suas. A correspondência lhe chega por uma linha de condução de malas. Essa será executada por um condutor ajustado, em determinados casos. Em outros, será feita gratuitamente, nos termos do Decreto-lei n. 3.326, de 2-VII-1941, por proprietário de veículos de passageiros ou de carga. A obrigatoriedade de prestação de serviço gratuito, que a Constituição condena, não está caracterizada no caso e sua exigência tem encontrado as mais tenazes resistências. A descontinuidade do serviço e a quase irresponsabilidade dos motoristas, a quem se entregam malas contendo correspondência, inclusive com valor, exigem um reexame do assunto. Em algumas regiões tem sido necessário recorrer à ação policial para que as malas sejam transportadas mas, muitas vezes, as autoridades não se interessam ou não têm força para tanto (4).

Quando a condução de malas tem de ser feita por ajuste, onera-se a verba de Serviços e Encargos.

A instalação de agências em prédios alugados é uma das muitas causas da deficiência do serviço postal que, não obstante, diga-se de passagem, tem melhorado apreciavelmente no seu conjunto. A adaptação do serviço postal ao prédio ocorre na quase totalidade das agências. Prédios com características adequadas, quase não os possuímos, a não ser uns poucos construídos pelo D.C.T. Os projetos existentes na Diretoria do Material têm sofrido modificações atendendo, exatamente, à necessidade de lhes dar aquelas características.

Debate-se a administração ante a investida de senhorios que se negam a assinar contratos, exigem aumentos de aluguéis e intentam ações de despejo. As exigências do Colendo Tribunal de Contas impedem as soluções conciliatórias que, no interesse do serviço, poderiam ser tomadas.

(4) A Lei n. 2.747, de 13 de março de 1956, desobriga os proprietários de veículos de transporte gratuito de malas postais.

O serviço de correio depende de transportes aéreos, marítimos e terrestres. Enquanto o transporte aéreo é pago e, por isso mesmo, executado com toda regularidade, os dois outros são gratuitos. Essa gratuidade desperta, até certo ponto, justa repulsa das organizações que devem prestá-los. Não se comprehende que estradas de ferro, deficiárias em sua maioria, se onerem transportando gratuitamente, como correspondência, o que, na realidade, é carga. É o caso das encomendas sujeitas a reembolso, a melhor forma de comércio existente, pois que o negociante, a preços infinitos, deixa ao encarregado do Departamento o transporte, a cobrança do valor da mercadoria e, bem assim, o reembolso desse valor. Milhares de malas postais são avariadas com o transporte de encomendas encaixotadas, cujo limite de peso é dez quilos, o que transforma o serviço postal em serviço de estiva.

Seria longo enumerar os males causados pelo serviço de reembolso postal, protegido, como está, por uma legislação inteiramente prejudicial aos interesses do D.C.T. e das companhias de transportes marítimos e terrestres.

O serviço de correios ambulantes, precioso órgão do tráfego postal, praticamente inexiste em vista do procedimento das vias-férreas que se negam a fornecer os carros-correio a que são obrigadas. O D.C.T. não dispõe de recursos para adquiri-los, nem lhe compete fazê-lo. Vivemos em constante luta com as administrações das ferrovias, reclamando-lhes melhor tratamento para o serviço postal. Está generalizado o uso de carros de bagagem e carga para transporte de correspondência.

"Mutatis mutantis", o mesmo ocorre com as companhias de navegação. Negam elas praça para o transporte gratuito de malas postais que ficam semanas aguardando a boa vontade dos transportadores para seguirem a destino. Não há força capaz de convencê-las da necessidade desse transporte quando a car-

ga particular lhes rende o dinheiro de que tanto carecem.

O atual Correio Aéreo Nacional, inicialmente instituído pelo Ministério da Guerra em colaboração com este Departamento e, hoje, eficientemente mantido pelo Ministério da Aeronáutica, muito tem cooperado no transporte da correspondência epistolar para todas as capitais dos Estados, numerosas cidades do interior e até para alguns países da América do Sul.

Pena é que, tendo deixado de ser experimental para se transformar em serviço permanente da União, por força do item XI do art. 5 da Constituição Federal de 1946, ainda que não lhe tivesse sido dada a amplitude constitucional, de vez que continuamos sujeitos aos limites de carga que nos é fixado. Daí, os atraços que muitas vezes ocorrem e nos forcaram, depois de perder um ou mais aviões, por falta de espaço, a mandar pela via de superfície a correspondência que devia seguir pelo C.A.N.

Depende, assim, o D.C.T., da colaboração de outras instituições, mas recebe, sózinho, os impactos da crítica acerba, sempre impiedosa, dos que recebem com atração, ou não recebem a sua correspondência. Temos tido por norma, rigorosamente seguida, não descarregar sobre outrem a parte da responsabilidade que lhe poderia imputar. Trata-se de serviços públicos, todos lutando com suas próprias dificuldades e, assim, de nada valeria a distribuição de responsabilidades quando, sabe-se, o remédio só pode vir de cima, com uma legislação objetiva, consentânea com a realidade e com recursos para sua execução.

Antes de tratarmos de duas outras instituições a que o Correio está inteiramente ligado, desejamos referir-nos aos excessos da correspondência oficial e às liberalidades de franquia que nos sobrecarregam o serviço num crescendo assustador. Pelo balanço da Contadoria Seccional, verifica-se que o Departamento dos Correios e Telégrafos deixou de arrecadar a importância de Cr\$ 71.502.027,20 proveniente

de franquia de correspondência oficial, o que equivale a cerca de 17% da "Renda Industrial", parte de Correios.

A Casa da Moeda e à Imprensa Nacional é que passamos a referir-nos agora. Nossos entendimentos com cada uma delas tem sido o mais cordial possível e de ambas o D.C.T. tem recebido a melhor colaboração.

Elas, como o D.C.T., têm as suas dificuldades administrativas e, como acima ficou dito, paga o Departamento pelo de que nem sempre é o único culpado.

A Casa da Moeda está empenhada em normalizar o fornecimento de selos, cuja falta nos guichês, nos últimos meses do ano de 1953, ocasionou sérios transtornos para o povo e para a administração.

As remessas de valores que a Casa da Moeda nos confia para encaminhamento às Delegacias Fiscais, nos Estados do Norte do país, as quais são constituídas de selos de imposto de consumo, estampilhas federais, selos de educação e moedas divisionárias, ou são conduzidas por navios estrangeiros, mediante pagamento de trânsito marítimo, ou são transportadas por gentileza das autoridades da Aeronáutica, devido à falta de casa forte em navios nacionais.

É oportuno salientar que outro problema contribui grandemente para escassez de selos postais ordinários: é que nas localidades em que há falta da moeda divisionária os selos postais vêm sendo empregados em seu lugar, circulando como se fossem moedas.

A plethora de emissões de selos comemorativos perturba grandemente a ação da Casa da Moeda, obrigando-a a distrair para o secundário, o que deveria ser empregado como principal, isto é, na confecção de selos comuns, cujas tiragens são inteiramente vendidas, o que não acontece com os comemorativos de valor filatélico.

A Imprensa Nacional, igualmente, tem procurado nos dar os modelos impressos de uso corrente. Sua produção é complementada pela de nossa oficina tipográfica. Aos poucos se vai dando solução ao problema, inclusive aparelhando as Diretorias Regionais com máquinas "Multiliths" e outras que lhes permitem ir se suprindo dos modelos de uso mais comum.

Com o objetivo de aperfeiçoar os serviços postais seguirão dentro de pouco tempo para os Estados Unidos, como bolsistas, cinco funcionários deste Departamento.

O grupo, selecionado para esse fim, está em condições de nos trazer ensinamentos aplicáveis ao nosso serviço postal e esperamos que resulte muito proveitoso o estágio que vai fazer.

Consideramos oportuno, finalmente, ressaltar a importância da sugestão apresentada a V. Excia. no sentido de enviar aos Estados Unidos um funcionário qualificado para estudar a contabilidade de custo da correspondência (5). Nossas tarifas têm sido estabelecidas empiricamente.

Se o serviço postal, Senhor Ministro, não for suficientemente remunerado, em proporções equitativas, não poderá o Correio preencher a sua finalidade.

PLANO POSTAL TELEGRÁFICO

A Lei n. 498, de 28 de novembro de 1948, estabeleceu, em seu art. 80, uma dotação anual de Cr\$ 110.000.000,00 durante 16 anos, para financiamento da execução do Plano Postal Telegráfico.

Instituída por ato ministerial, a Comissão Executiva do Plano Postal Telegráfico deu início ao trabalho de planejamento da execução da magnífica obra indicada na referida lei. Esse planejamento se encontra no Relatório de 1950, do então Diretor Geral do D.C.T. a V. Excia.

(5) Os funcionários referidos foram, realmente, aos E.E.U.U., como bolsistas. Um deles permaneceu lá, fazendo os estudos que solicitamos, sobre contabilidade de custo da correspondência. O recente anteprojeto de lei de aumento das tarifas é, sem dúvida, consequência de seus estudos.

Em 1951, pois, teria inicio a execução do P.P.T. ainda que alguns preliminares tivessem sido atacados anteriormente.

Já no ano seguinte, o Orçamento da República para 1953 reduzia aquela dotação para Cr\$ 66.000.000,00 e, no Orçamento para 1954, reduzia-se ainda mais, isto é para Cr\$ 44.000.000,00. A alegação de que a importância retirada da dotação global reverteu ao D.C.T., discriminada para construção de prédios e linhas telegráficas, não é aceitável por que tal procedimento contraria não só o objetivo que teve em vista a Lei n. 498, como a ação do administrador que deve dar execução a uma lei ordinária e vê sua ação tolhida por leis orçamentárias.

Acresce dizer que a verba específica, destinada à execução do P.P.T. é malbaratada porque de sua pulverização resulta a inaplicabilidade das parcelas tiradas do todo. Enquanto são distribuídas dotações pouco maiores de Cr\$... 100.000,00 para construção de prédios orçados em 5 e 6 vezes mais, deixam-se sem recursos as construções das redes básicas de rádio e telegrafo, sem as quais, dentro de curto prazo, as comunicações brasileiras entrariam em colapso.

Além dessa pulverização que, aparentemente, beneficia localidades do interior com construções de prédios e linhas telegráficas de importância limitada, há que se atentar para os outros e talvez mais graves óbices com que nos defrontamos.

São as dificuldades de importação de materiais e equipamentos, dificuldades criadas primeiro pela CEXIM e, agora, pela Instrução 70 do Ministério da Fazenda, que impossibilita ao comércio fornecedor o cumprimento de contratos firmados com a Comissão Executiva do Plano Postal Telegráfico na base do dólar a Cr\$ 18,70. Mesmo as nossas gestões para propostas de reajuste de preço, mediante termo aditivo ao contrato, não encontram boa acolhida, seja pela escassez ou inexistência de determinadas divisas, seja pela variação do seu valor nos leilões.

O deprimente espetáculo oferecido pela construção inacabada da linha "carrier" ligando Rio-São Paulo-Santos brada aos céus, ou melhor, aos poderes competentes, para que com a sua força tirem do círculo vicioso em que se encontra, essa obra. Causas diversas, entre elas o recrudescimento da guerra na Coréia, fizeram com que fábricas inglesas e outras fornecedoras de equipamentos especializados, não pudessem entregar dentro dos prazos das licenças concedidas as encomendas que lhes foram feitas. As licenças não foram revalidadas pela CEXIM, ou foram mandadas arquivar devido à nova política do Governo. A variação do valor de determinadas moedas, quando são encontradas, afastam os fornecedores de se interessarem pelo cumprimento dos contratos, preferindo a perda das cauções à aventura de um reajustamento de preço mediante termo aditivo ao documento inicial.

Estão lançados os condutores entre Rio-São Paulo-Santos; está pronta a parte mais importante da construção civil — ou seja a estação de Sarapuí; metade dos equipamentos e outros materiais já se encontram no Brasil, uns a se valorizarem diariamente, outros inúteis sem o restante da encomenda. Essa a hora e confrangedora realidade. Se para ligar as duas mais importantes cidades do Brasil, os seus maiores parques industriais, são tantas as dificuldades, bem fácil é avaliar o que demandará a execução das redes rádio e telegráfica planejadas pelos escritórios do P.P.T.

O que ocorre com a ligação Rio-São Paulo-Santos, hoje veementemente reclamada até por órgãos responsáveis pela segurança nacional, se repete em tudo o mais que se tenta executar.

A Comissão Executiva do Plano Postal Telegráfico é, a nosso ver, uma aberração dentro do D.C.T. On ela tem vida autônoma e se torna realmente executiva, ou deve ser dissolvida e integrada no D.C.T. A duplicidade de órgãos agindo com a mesma finalidade tumultua a administração, retardando-a com uma burocracia ainda maior.

INSPETORIA GERAL

Esse órgão fiscalizador poderia ser muito mais útil ao D.C.T. Um quadro de apenas 100 (cem) inspetores, para cobrir os territórios de 31 Diretorias Regionais, é simplesmente ridículo.

A insignificante gratificação que percebem, como compensação para uma vida agitada, de constantes viagens, no exercício da árdua e antípatica função fiscalizadora, não atrai ninguém. Os inspetores devem ser, e o são, escolhidos dentre os melhores funcionários do D.C.T. Sua missão devia ser, antes de tudo instrutiva e preventiva. A escassez de inspetores e as longas distâncias a percorrer fazem com que só lhes reste, via de regra, a missão fiscalizadora e repressiva, em vez da que deveria ser normal.

A Inspetoria Geral necessita ampliar e modernizar seu laboratório central e criar outros em algumas Itegionais, para atender a determinadas zonas.

* * *

As velhas instalações sem segurança, uma legislação em desacordo com a realidade, a falta de fiscalização pelos chefes imediatos e a tolerância, muitas vezes encontrada nos escalões mais elevados, propiciam conduta criminosa.

Por outro lado, o desconhecimento, por grande parte do funcionalismo, da execução técnica dos serviços postais e telegráficos é uma das causas da deficiência desses serviços. Os furtos de valores, as espoliações e toda sorte de crimes contra terceiros têm merecido tensa campanha da Inspetoria Geral em coordenação com as Diretorias Regionais. Podemos assegurar a Vossa Exceléncia que tais crimes têm diminuído graças a essa ação vigilante e repressiva. Impõe-se, entretanto, essa declaração: justiça se faça ao funcionalismo do D.C.T., tais e tantas são as facilidades que se lhes apresentam para a prática do ato criminoso, que quase não se pode acusá-lo do pouco que pratica.

Ainda no que tange à legislação, está evidenciada a impossibilidade

de ser seguida no D.C.T. aquela que se refere à realização dos inquéritos administrativos. O que é uma exceção na quase totalidade das repartições públicas é ocorrência normal neste Departamento. Os prazos fatais fixados em lei são sempre excedidos e a lei esquecida porque, se assim não fôr, não haverá processo.

CONCLUSÕES

Finalmente, Senhor Ministro, devemos frisar que este relato inicial nada mais é que, em tintas suaves, o quadro real do que ocorre no D.C.T., segundo a percepção de seu administrador. Desenvolvem-se, por milagre, os nossos serviços, quando o material não se renova e o pessoal se reduz. Só quem vive dentro de suas paredes e acompanha diuturnamente o que aqui se passa pode testemunhar o milagre que se vem prolongando, e que pode cesar de um momento para outro.

Há medidas da alcada do Poder Executivo, outras do Legislativo, outras, ainda, de ambos, que urge serem tomadas. Vamos apontar as principais:

1 — Conservar no Orçamento Geral da República, durante o prazo fixado na Lei n. 498-48, a dotação integral de Cr\$ 110.000.000,00 para financiamento do Plano Postal Telegráfico;

2 — Não reduzir no projeto de orçamento a proposta apresentada pelo DCT no que se refere à verba pessoal, cuja redução impossibilita as admissões e nomeações, sem as quais não é possível substituir os funcionários que falecem, se aposentam, são dispensados ou abandonam o emprêgo;

3 — Conceder ao D.C.T., com prioridade, as divisas necessárias à importação direta de equipamento e materiais necessários à execução do Plano Postal Telegráfico e à conservação dos atuais sistemas de comunicações;

4 — Autorizar tais aquisições diretamente, nas fontes de produção, independentemente de concorrência pública e por intermédio dos escri-

tórios comerciais ou repartições similares;

5 — Manter o D.C.T. afastado da política, dando aos cargos de direção, exclusivamente, o caráter técnico;

6 — Atualizar a legislação postal-telegráfica, atendendo à realidade brasileira;

7 — Modificar a legislação geral, no sentido de dar ao D.C.T. uma situação acorde com sua característica de estabelecimento industrial "sui-generis".

Nestes sete pontos estão resumidas as mais prementes necessidades do D.C.T. Sem seu atendimento, de pronto, não se poderá evitar que em curto tempo se agrave o estado atual do sistema de comunicações do Brasil, já reconhecidamente deficiente.

III — CONSIDERAÇÕES FINAIS

Terminada a transcrição que nos propuzemos fazer, da parte inicial de nosso Relatório já referido, desejamos ressaltar que as notas in-

seridas no texto, ao pé das páginas, não constam do documento original. Colocámo-las quando preparávamos a cópia destinada a "A Defesa Nacional".

Durante o tempo que levamos a preparar a publicação do presente trabalho tivemos a satisfação de saber que as nossas observações serviram como subsídio à comissão técnica encarregada pelo Ministro da Viação de planejar a reorganização do D.C.T.

Do Exmo. Sr. Presidente da República anotamos dois importantes pronunciamentos. Um, incluindo nas "metas" de seu governo um segundo Plano Postal Telegráfico; outro, na Mensagem ao Congresso, em tudo concorde com as nossas observações.

Ao D.C.T. não faltam elementos capazes para enfrentar a grande tarefa de reorganizá-lo e reabilitá-lo perante a opinião pública, oferecendo-lhe um serviço postal e de telecomunicações digno de nossos foros de povo civilizado. Nós acreditamos no D.C.T.

COMPANHIA PROGRESSO INDUSTRIAL DO BRASIL

FÁBRICA BANGÚ

TECIDOS FINOS

EXIJAM SEMPRE A MARCA



QUE GARANTE:

CÔRES FIRMES, PERFEIÇÃO E DURABILIDADE

ASPECTOS DE NOSSA ECONOMIA AGRÁRIA

SÍCULO RODRIGUES PERLINGEIRO
Tenente-Coronel

"Tenderemos rapidamente para um padrão de vida semelhante ao da Índia, se não dermos à recuperação do solo a prioridade número um, sobre todos os demais problemas, tão freqüentemente citados como cruciais, como os de energia, petróleo, transportes e outros." (1)

Este trabalho tem o objetivo de focalizar alguns aspectos relativos às causas do fraco rendimento de nossa produção agrícola e sua repercussão sobre a situação econômica e financeira, que está evoluindo em sentido perigoso para a própria estabilidade política e social da Nação.

A fragilidade de nossa economia agrária assumiu o caráter de mal crônico, ao qual nos habituamos e, em consequência, não desperta grandes preocupações aos responsáveis pelos destinos do país. É um problema cuja importância, no conjunto dos que preocupam a opinião pública, foi relegada para segundo plano e é justamente aí que está a gravidade da situação. Todos sentem que há algo errado, o estado de insatisfação é geral.

As causas são atribuídas à "crise de crescimento", ao progresso industrial, a falta de petróleo, de energia, de transportes e outras mais... Entretanto, poucos são os que, analisando e compreendendo a realidade brasileira, verificam que a Nação não se poderá tornar economicamente forte, sem estar apoiada em uma estrutura agrícola estável e próspera, como só acontecer com os países que marcham na vanguarda da civilização: Inglaterra, Alemanha, Holanda, Estados Unidos, Austrália, União Sul-Africana, etc.

PAÍS ESSENCIALMENTE AGRÍCOLA

Não há quem desconheça a expressão acima, a qual, de tanto ser repetida, transformou-se em verdade axiomática, em flagrante contradição com a evidência dos fatos.

Na verdade, não se pode conceber "essencialmente agrícola" um país cuja maioria da população definhava por falta de alimentos; cujos excedentes agrícolas exportáveis são produtos "gravosos" (preços superiores aos vigentes no mercado internacional); cuja quase totalidade da população rural ignora os mais elementares preceitos relativos à proteção do solo e que é muitas vezes, obrigado a importar víveres, devido ou escassez dos mesmos ou para forçar a baixa dos preços no mercado interno. No momento, a situação tornou-se tão precária, que o Governo deliberou desencadear uma "batalha da alimentação".

A frase é, realmente sonora — "país essencialmente agrícola" — presta-se bem para alimentar as nossas fantasias, entorpecer a mente das elites e, por fim, retardar a solução do problema básico. "Nosso maior mal, dissemos nós, é não termos a consciência positiva do que realmente somos e, muito ao invés disso, darmo-nos a nossos próprios olhos uma superioridade,

uma grandeza, um poderio, um progresso, uma cultura, um adiantamento, uns predicados quase sem par por ai além entre as demais nações" (2).

Convictos de que já atingimos o último estágio do desenvolvimento agrícola, lançamo-nos prematuramente no caminho da industrialização intensiva, com evidente detrimento do setor agrário, que se estiola para suportar tão pesado ônus em seus ombros raquíticos.

Nunca houve um plano objetivo de fomento à lavoura. As medidas tomadas têm sido meros paliativos, cujo único mérito consiste em demonstrar que providências isoladas de quase nada adiantam e que as causas do mal são muito mais profundas do que parecem à primeira vista. Por isso fracassaram as tentativas feitas na primeira década deste século, com as mais patrióticas intenções, por João Pinheiro, em Minas e Alberto Torres, no Estado do Rio, de agricultura intensiva. Serviram para aumentar a desconfiança dos lavradores nos processos de cultura científica.

Sómente um plano de conjunto, englobando todos os fatores que condicionam a solução do problema, poderá levar ao resultado desejado.

DEVASTAÇÃO DAS FLORESTAS

A agricultura no Brasil tem sido uma verdadeira "mineração do solo". Ninguém em sua consciência pode contestá-lo, mas não é justo lançar toda a culpa sobre nossos lavradores e caboclos, taxando-os de "fazedores de deserto", "caçadores de humus", etc., como asclareceremos mais adiante.

Realmente, apoiada no fogo e no machado, a lavoura destruiu todas as matas da encosta atlântica e, no momento, devasta as últimas áreas remanescentes da floresta tropical, existentes no Planalto Central e região Centro-Oeste. Esse processo predatório era admissível e mesmo inevitável, no inicio da colonização, quando a deficiência de braços, de transportes e de capital justificava a caça do humus acumulado durante milênios pelas florestas. Só assim as culturas eram lucrativas.

Mas esse sistema transformou-se em hábito, incorporando-se a "herança cultural" de nossos lavradores. Por outro lado, o Poder Público, o principal responsável pela preservação do patrimônio nacional, nada fez para orientá-los na prática de processos modernos de cultura.

Todos os naturalistas que nos visitaram, não deixaram de se manifestar contra o flagelo, mostrando as graves consequências que traria para as futuras gerações. Em 1831 o quadro já era o seguinte: "Nos arredores da Capital das Minas (Ouro Preto) e entre esta e a vila do Príncipe, o viajante nada mais descobre que campos de capim gordura, onde se elevavam outrora árvores magestosas entrelaçadas por lianas elegantes" (3). Também o autor de "Notas Estatísticas sobre Produção Agrícola e Carenagem de Gêneros Alimentícios no Império do Brasil" (4), condenava com veemência a devastação das matas da província fluminense, mas, como sempre, os seus clamores não tiveram eco.

As terras da Mesopotâmia, do Líbano, da Palestina, da África do Norte foram fertilíssimas; a devastação de suas florestas, deixando o solo nu e sem proteção contra as forças da erosão, fez com que se tornassem áridas. Das civilizações que ali floreceram, restam apenas vestígios. E o Brasil terá um futuro idêntico, se a consciência nacional não despertar a tempo de mudar o rumo dos acontecimentos. Há mesmo quem faça sombrias previsões: "O Mato Grosso de Goiás está 70 % desflorestado. Em outros cinco anos a floresta virgem terá desaparecido. Então o Brasil compreenderá, subitamente, que é uma fonte que tem provido o sustento para o sistema tradicional por mais de quatro séculos, ter-se-á esgotado. Por muitos anos, dai por diante, os lavradores arrendatários poderão encontrar florestas secundárias para cortar a fim de transformá-las em pastagens para os grandes proprietários. Mas a medida que os intervalos de crescimento da floresta se tornarem menores e a pressão da população aumentar, as colheitas irão diminuir.

indo e os preços subirão. Muito antes de desmoronar o sistema econômico, as pressões sociais e políticas imporão uma mudança revolucionária" (5). São palavras abalizadas, de conceitado geógrafo: devemos meditar sobre o que significam para este país.

DEGRADACAO DO SOLO E DESAPARECIMENTO DA ÁGUA

"O solo, isto é, a camada mais superficial da crosta terrestre, representa um equilíbrio físico-químico e biológico instável. Não é rocha inerte e sim um complexo vivo, que nasce, evolui e morre" (6).

A crença relativa à prodigiosa fertilidade do solo brasileiro foi reduzida, em face dos conhecimentos científicos modernos, à sua justa proporção. Sabe-se hoje que nas regiões das florestas tropicais, a alumina e a silica se separam, sendo esta última absorvida pelas águas (lixiviação), juntamente com as bases. Destruída a cobertura vegetal, submetida a terra a sucessivas queimadas e capinas, fica exposta à "erosão acelerada", principalmente pela ação dos aguaceiros tropicais, que arrastam consigo, pelas encostas nuas, o precioso humus acumulado durante milhares de séculos pela natureza. Ativa-se, assim, a "lixiviação", aumentando a acidez e empobrecendo o solo, que tende a se transformar rapidamente em uma neo-rocha, a "laterita" ("eanga" na linguagem vulgar), couraça alumínio-ferruginosa, dura, impermeável e imprópria para a agricultura. Essa couraça impede a infiltração da água da chuva e, em consequência, os lençóis subterrâneos deixam de ser alimentados, as fontes secam, o nível dos poços baixam, surge por fim o deserto.

Não é preciso se afastar muito do asfalto das grandes cidades, para se constatar o que acima está descrito. Todos os que viajam pelo interior do país, estão habituados a contemplar áreas imensas desnudas, praticamente abandonadas, mesmo à margem das melhores estradas. São terras esgotadas, quase estérreis, que mal sustentam algu-

mas cabeças de gado raquítico, em franca degenerescência, devido à fraqueza das pastagens. Mesmo em São Paulo, Estado líder, celeiro do Brasil, as matas e as terras não mereceram melhor trato, na opinião do abalizado Prof. José Setzer, grande autoridade na "Ciência do Solo": "Quem já viajou pelo Estado de São Paulo de divisa em divisa em várias direções, sabe como são poucas as terras apropriadas para a agricultura. Mas se em lugar da caixa de fósforo, outros instrumentos agrícolas e medidas de conservação do solo tivessem sido usados, e se não houvesse tanto nomadismo, hoje quase todas as terras poderiam ser produtivas" (7).

Outro aspecto grave do problema deve ser aqui focalizado: os alimentos provenientes de solos assim degradados são pouco nutritivos, diminuem a resistência do organismo humano, predispondo-o às doenças infeciosas. As hortaliças e frutas cultivadas em terras empobrecidas nada mais são que bagaço e água. "O progressivo conhecimento da química do solo, os esclarecimentos da composição das plantas e as conquistas da investigação da nutrição humana e animal, trouxeram aos cientistas a conclusão de que a vitalidade dos seres vivos começa na terra" (8). Haverá prova mais cabal da importância dessa conclusão e da influência que ela exerce sobre a Segurança Nacional? Será possível construir uma grande civilização com um povo desnutrido? Alí ficam essas perguntas, para aqueles que realmente amam e estremecem esta grande Pátria.

RECUPERACAO DO SOLO E CONSERVAÇÃO DA ÁGUA

Seria fastidioso enumerar aqui os métodos usados para esse fim, mas é muito interessante chamar a atenção sobre a soma de conhecimentos exigidos àqueles que devem aplicá-los. De acordo com a opinião unânime dos técnicos em Pedologia, as medidas para a recuperação do solo e conservação da água requerem conhecimentos especializados de agrologia, engenha-

ria, geologia, silvicultura, química, agronomia, ecologia e outros, por quanto há necessidade de classificar préviamente a aptidão das terras, tendo em vista a sua declividade, salinidade, nível subterrâneo da água, estrutura geológica, profundidade, humidade e fertilidade do solo. Daí se conclui porque não é de justiça taxar os nossos lavradores de "fazedores de deserto" e "caçadores de humus". São eles mais propriamente vítimas que responsáveis pela situação calamitosa que ai está, como reconheceu o Clube Agrícola de Miracema (Estado do Rio), em manifesto de 21 março de 1907, sob o título "Os Lamentos da Lavoura": "É necessário que a nossa desventura haja atingido o auge para nos fazer compreender que, para a honra de nossa classe e para honra de nossa Pátria, devemos sair desse labirinto enfadonho e horripilante?!. Devemos compreender que, mais do que a crise, são os governos que esgotam a nossa seiva, e, que a nossa falsa orientação presta-se para que sejamos facilmente subjugados. Não podemos progredir, uma vez que todas as sociedades vivem do café; não podemos progredir, quando não nos proporcionam conhecimentos e boas estradas; não podemos progredir com auxiliares aos quais não se ministra o menor ensino primário, deixando que elas se engolfem no vício e na vagabundagem. Demos-lhes ou obriguemos os governos a lhes fornecer escolas e teremos adiantado alguma coisa para a frente. Mas os governos astutos se esforçam para manter na ignorância, como muito bem diz o Sr. Sylvio Romero, porque mais facilmente nos intrigam e fazem-nos reciprocamente odientes e exploram-nos sem consideração." Assim já era a lavoura fluminense em 1907. Hoje está muito pior.

NÃO BASTA PRODUZIR

Para o bom êxito de qualquer empreendimento agrícola há necessidade de se levar em conta as investigações geográficas da atividade rural, assunto que constitui o objetivo da Geografia Agrária, que vem

assumindo grande importância, em particular nos países tropicais, dado o caráter jovem de sua economia. Em síntese, a Geografia Agrária revela que "em lugares iguais em condições naturais, a utilização das terras pode ser diferente; que o fator principal que determina os tipos de utilização das terras consiste na distância entre a região produtora e a região consumidora" (9). Ela investiga também certos aspectos que não podem ser negligenciados, como o valor da produção, a conveniência de certas culturas e a influência dos mercados.

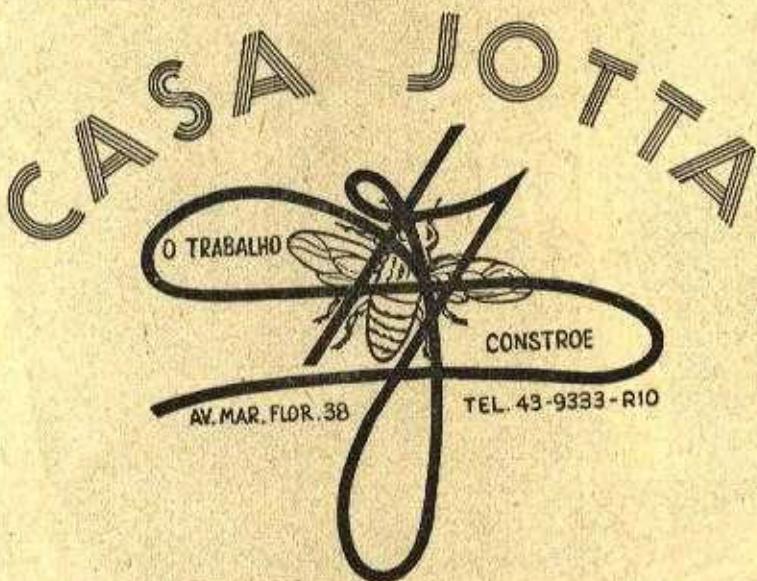
Sob o título "Batalha da Alimentação", "O Globo" de 28-III-1956 publica a carta de um leitor, onde se lê: "Na zona de Irati, no Paraná, apodrecem cerca de dois milhões e quatrocentas mil sacas de batatas, por falta de transporte e de compradores". Como se vê, não basta produzir, mas sim produzir em condições econômicas, isto é, de modo que dê lucro ao produtor. No caso em apreço, o fator distância do mercado consumidor, anulou o fator fertilidade do solo e deu como resultado a perda da produção. Em outros casos, provoca a alta intolerável dos preços, como da carne, do arroz e feijão de Goiás para o Rio de Janeiro, transportados até por via aérea, o mais caro frete do mundo...

CONCLUSÃO

Aqui estão expostos, em traços gerais, as principais causas e efeitos da fragilidade de nossa economia agrária. Não houve a preocupação de, qual Cassandra, pintar em cores tétricas o panorama rural do Brasil, mas, sim, de despertar a atenção da opinião pública do país sobre problema de tanta gravidade, que, mais do que qualquer outro, exige solução imediata. Mesmo porque, pelo fato de envolver questões muito complexas, seus resultados serão demorados. Sómente a elaboração de um Plano objetivo e exequível, consumirá um tempo precioso e sua execução deverá ser da ordem de 20 anos, ainda que, desde os primeiros anos, os resultados já se façam sentir.

BIBLIOGRAFIA

- (1) Eng. J. Bretas : "A Defesa Nacional e a Fartisa", Revista do Clube Militar n. 140, Nov.-Dez 1955.
- (2) Sylvio Romero : Artigo publicado no jornal "Café", em 1907.
- (3) Auguste Saint Hilaire : "Quadros da Vegetação Primitiva da Província das Minas Gerais.
- (4) Sebastião Ferreira Soares ; obra editada em 1860.
- (5) Preston E. James : "Tendências no Desenvolvimento Agrícola Brasileiro", Boletim Geográfico n. 120, de 1954.
- (6) Raymond Furon : "Solo, floresta e água", Boletim Geográfico n. 98, de 1951.
- (7) Prof. José Setzer : "Curso de Pedologia", ministrado em 1944, no C.N.G.
- (8) J. Guimarães Duque : "Apreciações sobre o Solo do Nordeste", Boletim Geográfico n. 93, de 1950.
- (9) Prof. Elio Miglierin : "A Geografia Agrária no Quadro da Ciência Geográfica".



A "Casa Jotta" à Av. Marechal Floriano n. 38-B, põe à disposição dos militares o seu "Crediário", na certeza de que ele corresponderá integralmente, em virtude das modalidades e facilidades com que opera.

Dispensando o fiador o prazo será aquele que se enquadrar nas possibilidades do comprador.

A "CASA JOTTA" tem :

— Máquinas de costura e de lavar, Móveis, Toca-Discos, Bicicletas, Ventiladores, Geladeiras, Televisões, Faqueiros, Fogões, Canetas, etc. e tudo o mais que requer o conforto e alegria de um lar.

Procure a "Casa Jotta" e verifique a oportunidade do nosso slogan "Uma Grande Casa a serviço de uma Grande Classe".

DIVERSOS

A CRIAÇÃO DE UMA CARTEIRA DE SEGURO SOCIAL NO EXÉRCITO

**ANTEPROJETO DE LEI ELABORADO PELA COMISSÃO
ESPECIAL DO SERVIÇO SOCIAL DO EXÉRCITO**

Art. 1º. Fica criada, no Ministério da Guerra, a Carteira de Seguro Social do Exército destinada a conceder um pecúlio aos beneficiários indicados por seus contribuintes, o qual será pago após o falecimento dêstes.

Parágrafo único. A Carteira de Seguro Social terá autonomia administrativa, e ficará subordinada à Diretoria de Assistência Social do Exército.

Art. 2º. Serão contribuintes da Carteira de Seguro Social do Exército :

a) **Obrigatórios :**

Os oficiais, subtenentes e sargentos da ativa, e os oficiais profissionais, membros efetivos do magistério do Exército, em atividade.

b) **Facultativos :**

Os oficiais, subtenentes e sargentos da reserva remunerada e reformados do Exército.

Os funcionários civis do Ministério da Guerra.

Os operários efetivos dos quadros dos estabelecimentos fabris do Exército.

Parágrafo único. Os contribuintes obrigatórios serão inscritos automaticamente, e os facultativos mediante inspeção de saúde.

Art. 3º. Os contribuintes serão divididos, para o efeito do seguro, em quatro (4) grupos :

- Oficiais-Generais ;
- Oficiais Superiores ;
- Capitães e oficiais subalternos ;
- Subtenentes e sargentos.

Parágrafo único. Os servidores civis do Ministério da Guerra e os operários dos quadros efetivos dos estabelecimentos fabris do Exército serão classificados nos grupos acima, de acordo com a correspondência dos seus vencimentos.

Art. 4º. A receita da Carteira de Seguro Social será constituída:

- a) pela contribuição dos segurados fixada no regulamento desta lei;
- b) pelos juros decorrentes do emprégo do capital;
- c) pelas rendas de investimentos.

Art. 5º. A Carteira de Seguro Social empregará o seu patrimônio de acordo com a aplicação sistemática de planos que objetivem o interesse dos contribuintes e beneficiários.

Art. 6º. Consideram-se beneficiários a viúva e os filhos ou, na falta destes, as pessoas indicadas pelos contribuintes.

Art. 7º. A Carteira de Seguro Social poderá, desde que os seus recursos permitam, conceder aos seus contribuintes um auxílio sob a forma de empréstimo ou adiantamento.

§ 1º. O empréstimo conceder-se-á tanto aos contribuintes obrigatórios como aos facultativos, e o adiantamento sómente aos primeiros, por ocasião da sua transferência para a reserva.

§ 2º. O empréstimo terá a dupla garantia de desconto em fólio e do próprio pecúlio, e o adiantamento será deduzido do pecúlio por ocasião do pagamento deste.

Art. 8º. A Carteira de Seguro Social será administrada por um Diretor (General ou Coronel da ativa ou da reserva).

Art. 9º. A contribuição mensal de cada seguro, a importância do pecúlio de cada grupo, o prazo de carência, as formas de inscrição dos contribuintes, e do pagamento dos pecúlios aos beneficiários, assim como as limitações de idade e as exigências do exame médico para os facultativos serão fixados no regulamento da presente lei.

Art. 10. Enquanto não for criada a Diretoria de Assistência Social do

Exército, a Carteira de Seguro Social ficará diretamente subordinada ao Ministro da Guerra.

Art. 11. O Ministro da Guerra, depois de regulamentada a lei, fixará o inicio do funcionamento da Carteira de Seguro Social.

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

EXPLICACOES SUCINTAS SOBRE O ANTEPROJETO DA LEI EM APREÇO

A finalidade precípua do Seguro Social a ser instituído é a de complementar o benefício do montepio (amparo da família), proporcionando aos herdeiros dos contribuintes, por ocasião de seu falecimento, uma importância para fazer face às dificuldades naturais de tais momentos.

A obrigatoriedade é condição fundamental. O seu fundamento é o princípio da mutualidade e a sua justificativa é o risco de vida a que o militar está sujeito.

A contribuição "per capita" será da ordem de Cr\$ 100,00 e o prêmio correspondente orçará por Cruzeiros 200.000,00 (mesma base do Grêmio Beneficente de Pôrto Alegre).

O volume da contribuição que será arrecadada pela Carteira em pequeno prazo (o da carência de dois a três anos), possibilitar-lhe-á, desde logo, os recursos próprios suficientes para saldar seus compromissos.

Esses compromissos serão os prêmios a pagar e cujo montante foi estimado através da análise dos falecimentos ocorridos num período de dez anos (1942-51).

O regulamento fixará todos os pormenores não constantes da lei, inclusive os referentes às contribuições e aos prêmios correspondentes de cada grupo, os quais, como é óbvio, não devem ser insertos em lei, por estarem ao sabor das oscilações da moeda.

INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ

PROPOSIÇÃO QUANTO A POLÍTICA ECONÔMICA DO CAFÉ

A Junta Administrativa, cumprindo seu destino legal, com o propósito de realizar a política econômica do café, resolve levar ao conhecimento do Governo Federal a grave situação dos cafeicultores nacionais, a lutarem com uma constante elevação do custo de vida, enquanto ocorre, nos últimos três anos, um constante declínio no volume físico e no valor da exportação do café, sendo calculada a colheita atual como das menores produzidas neste século. E, diante da angustiosa posição em que estão ameaçados de ficar os fazendeiros e os sitiantes, com mais de um milhão de famílias de lavradores, que vivem a seu lado, representar ao Poder Central a vantagem altamente econômica e social de ser diminuída a tributação imposta ao café, através da taxa de câmbio.

SS, 25 de abril de 1956 — (a) Francisco Giraldes Filho.

JUSTIFICAÇÃO

O café carreou para o Brasil, nos últimos seis anos, mais de 5,8 bilhões de dólares americanos. Ele subsidiou a montagem de indústrias pesadas e de transformação e a compra de matérias-primas, de combustíveis, de trigo e de papel; possibilitou a aquisição de armas e de navios, de automóveis e de perfumes, de adornos e de bebidas caras; e ajudou a pagar os atrasados comerciais e até dívidas, que vieram do Império. Feito moeda internacional, elevou o nível de vida dos brasileiros.

Quase um bilhão de dólares por ano! E o povo crê, então, que os fazendeiros e sitiantes de café, manipulando esse ouro vegetal, que lhes extravasa das mãos, são os usufrutários de uma poderosa riqueza, a rolar nos cadilacs do contrabando internacional e na orgia de lucros extraordinários.

A realidade, porém, que precisa ser mostrada aos olhos do povo, dos homens conscientes e até do Governo, é muito outra e de uma dureza de pedra; — o café declina como fonte de riqueza nacional. Nos últimos cinco anos, quando os preços externos subiram e o consumo do mundo aumentou, tocados pelas geadas e pelas sécas e, sobretudo, por normas impostas no comércio exterior pelo poder público, viemos descendo na exportação, em volume e no valor, vindo, há tempos, da casa dos 74% para a dos 40, como fornecedores.

Nos negócios de café há, sempre, a considerar a média dos três últimos anos.

O quadro seguinte elucida bem a produção, a exportação e os preços verificados :

Ano	Produção em mil sacs.	Exportação em mil sacs.	Valor em mil dólares	Valor em mil cruzeiros
1953	15.100	15.562	1.090.164	21.895.166
1954	14.507	10.918	948.077	24.813.436
1955	20.500	13.696	843.938	30.366.732
	<u>50.107</u>	<u>40.176</u>	<u>2.882.179</u>	<u>76.876.334</u>

Deu-se, pois, uma sobra de 9.931.000 sacas, que não haviam, a 31 de dezembro de 1955, sido vendidas. Do preço de Cr\$ 76.876.334.000,00, recebido pelos exportadores devem ser deduzidas as seguintes despesas :

	Cr\$
Charge (no Rio é de Cr\$ 85,00) média de exportação.....	150,00
Transportes, impostos de vendas e consignações, taxas ouro e	
de exportação, armazéns, corretagens, em média.....	180,00
Juros de retenção, calculado em média de seis meses.....	120,00
SOMA.....	450,00

Essa soma multiplicada pelas 40.176.000 sacas exportadas, nesses três anos, deu uma quantia igual a Cr\$ 18.079.200.000,00. Destarte, os lavradores brasileiros, pelos cafés exportados, receberam..... Cr\$ 58.797.134.000,00, isto é, a média de Cr\$ 1.463,48, por saca. Admitindo que pelas 9.931.000 sacas produzidas e não exportadas, venham a receber a mesma quantia por unidade, eles terão mais Cr\$ 14.534.919.880,00, que somados ao resultado da exportação dão a importância de Cr\$ 73.332.053.880,00, que foi a renda bruta dos produtores de café, nos últimos três anos.

Eles possuem 3.421.585.000 cafeeiros. Em São Paulo, o custeio médio de 1.400.000.000 de cafeeiros (já deixaram de existir 800 milhões de árvores) estava na razão de 10 cruzeiros por pé, com esta irrecusável discriminação :

	Cr\$
Esparramamento, duas capinas e coroação.....	3,50
Colheita, em média.....	1,00
Adubação pequena de composto.....	1,00
Conservação do solo e carreadores.....	1,00
Secagem, benefício, transporte, impostos municipais, conservação de pastarias necessárias, de casas e máquinas e administração	3,50
SOMA.....	10,00

No Espírito Santo, com um sistema de parceria e pagamentos em espécie, o custeio, compreendendo a administração, saiu, anualmente, a Cr\$ 6,00, por pé. O cálculo, com pagamentos em espécie e em dinheiro, no Paraná e salários menos altos, em Minas e no Estado do Rio, resultou, seguramente, na constatação de uma despesa média acima de Cr\$ 7,00, por árvore, em todo o país, nos derradeiros três anos. Multiplicado esse valor pelos 3.421.585.000 cafeeiros existentes, tivemos um custeio

anual de Cr\$ 23.951.095.000,00 e nos três anos uma despesa de Cr\$ 71.853.285.000,00. O lucro líquido correspondeu, nos três anos, a Cr\$ 1.478.768.880,00 e por ano a Cr\$ 439.256.393,33.

Os 3.421.585.000 cafeeiros existentes, computando as terras respectivas, altamente valorizadas, as casas, as pastarias para os animais de tração e de alimentação, as instalações de benefício, tiveram um valor médio superior a Cr\$ 70,00, por pé, representando, desse modo, um capital de Cr\$ 239.510.950.000,00. Não atingiu, evidentemente não atingiu, por ano, 0,21 % do capital aplicado a renda livre dos produtores de café no Brasil. Nesta argumentação, os números não podem ser recusados de boa fé, provindos que são quase todos das estatísticas governamentais.

As despesas, entretanto, não podem ser minoradas. Deverão, pelo contrário, com a crescente inflação, ser necessariamente aumentados. Os trabalhadores dos cafezais, então, que já recebem as precisas calorias na sua alimentação, terão a mesma sorte de seus irmãos do Nordeste e, mais do que por influências climáticas, serão tangidos pelos salários de fome, em demanda das cidades.

A situação para o futuro, todavia, delineia-se com uma gravidade: haverá no próximo ano agrícola e comercial a começar em julho, uma queda substancial no volume físico e, por isso, consequentemente, menor recebimento de dólares. Essa grande diminuição da colheita, calculada em menos de 12 milhões de sacas, determinará, inversamente, a elevação do custo, da produção por saca.

Está a acontecer exatamente o seguinte, acusado pelos índices econômicos: enquanto, tendo 100 para 1948, na evolução dos negócios, os preços subiram a 138 em 1951, 153 em 1952, a 175 em 1953, a 222 em 1954, atingindo 257 em 1955, o café declinou, quanto ao valor, de 150 para 121, na exportação e quanto a seu preço, por saca, veio de 63,54, passando pelas casas dos 70 e 86, para 61,62 dólares americanos para o tipo quatro de estilo Santos. Ao mesmo tempo, o custo de vida no Distrito Federal paralelamente no resto do país, subiu de 123 para 233, segundo os números índices de "Conjuntura Econômica".

A posição, por isso, que ninguém poderá negar, é esta: multiplicam-se os preços dos utensílios e dos maquinismos e dos adubos; o cruzeiro, a partir de 1948, perdeu quase 70 % de seu valor aquisitivo e o dólar do café continua a ser inferior à metade do valor real da moeda americana.

Que fazer?

Um dos capítulos desta história cruel é o do câmbio. Vivemos num regime artificial de taxas múltiplas, propício às fraudes e aos jogos de leilões de ágios e de Bólsas, com cartas marcadas. A mentira não constroi. A taxa de câmbio não é causa de valor das moedas; é reflexo desse valor. No Brasil, ela foi transformada em tributo. Serviu, primeiro, para subsidiar a importação. Depois, foi aplicada no pagamento de dívidas externas e agora, de 1953 para cá, transformou-se numa segunda e fabulosa receita, onde o Governo vai buscar recursos para tapar "deficits" orçamentários e manter aumentos ao funcionalismo.

Neste episódio, o caso do café é simples e curto. Uma saca desse produto é trocado por 60 dólares. Esses dólares valem, atualmente, a Cr\$ 75,00 cada um, Cr\$ 4.500,00. Mas o Governo dá-lhes o valor de Cr\$ 37,06 e paga pela saca de café Cr\$ 2.223,60. Ele lucrou, nesse concurso, Cr\$ 2.276,40. Não fica aí, porém, a vantagem procurada. Ele manda pôr em leilão os 60 dólares e, em média, nos negócios das cinco categorias da importação, vende-os acima de Cr\$ 100,00, cada um, realizando mais um lucro superior a Cr\$ 25,00 por dólar, isto é, mais Cr\$ 1.500,00. Dessa maneira, a intervenção do Poder Central, na exportação, através do câmbio, dá-lhe um rendimento de Cr\$ 3.776,40 por saca de café.

Compreendemos o quanto é suave aos homens de Governo, atropelados pelo empreguismo e pelos pedidos de aumentos de vencimentos, diante de invencíveis desequilíbrios orçamentários, encontrar fontes assim inexauríveis de recursos.

A continuação, porém, dessa atividade contraria ao direito, porque os confiscos são proibidos pela Constituição, defronta um decisivo impedimento de ordem econômica, o processo rápido da diminuição da produção do café, que ainda é a principal moeda internacional da nação.

O problema cruciante é evidentemente o da moeda. A doença é de inflação, com um acentuado desequilíbrio entre a renda nacional e os meios de pagamento. Num tempo em que o crédito, como Santan, conduz os mercados, na moeda escritural estão as causas maiores dessa aflição financeira. Uma imediata organização bancária impõe-se, com a criação de Bancos de Reserva.

Aqui, o Governo emite moeda fiduciária e os particulares emitem moeda contratual. A emissão do Governo deve cessar. A dos particulares deve ser limitada, quanto aos prazos e aos valores das primeiras prestações. Deve ser mesmo taxada essa moeda de contrato, destinando-se o arrecadado a não voltar à circulação, para compor um fundo monetário de sustentação do cruzeiro.

A nós que, por força de lei, temos que delinear a política do café, entrosada com a de crédito e de câmbio, parece que o Governo deveria, nesta emergência, buscar a realidade de uma taxa de câmbio e recursos legítimos nas sobre-taxas da importação, enquanto não forem aprovadas pelo Congresso as novas tarifas alfandegárias. Nós contamos, com os números, a sorte de nossas fontes de produção. Ao Governo compete, agora, normar diferentemente as nossas relações de trabalho e a circulação de nossos produtos.

SS, 25 de abril de 1956 — (a) Francisco Giraldes Filho.

1 DE MAIO

DIA DO TRABALHO

Ao ensejo desta data universalmente consagrada à exaltação do trabalho, parece oportuno transcrever aqui um importante conceito formulado pelo eminentíssimo brasileiro Alberto Tôrres, a respeito da alta significação que tem para engrandecimento de nossa Pátria, o trabalho digno e fecundo dos seus filhos.

"Trabalhar para garantir aos brasileiros de hoje e à sua prole as bases pessoais e sociais, da segurança, do bem-estar e da prosperidade, para que perpetuem sua estirpe, é o nosso dever patriótico e o nosso dever humano.

A esta razão acresce outra, de ordem prática. É evidente que a nossa organização política e jurídica encobre a realidade de uma profunda desorganização social e econômica. Este Estado não é uma nacionalidade; este país não é uma sociedade; esta gente não é um povo. Nossos homens não são cidadãos, não são pessoas, não são valores. Tudo quanto por elas se faz, é dar-lhes má e insuficiente instrução. Ora, nós carecemos alcançar a linha da civilização contemporânea; e, para sustentar a posição de donos de nossa casa, suprir as lacunas do passado e preencher as condições do presente, ficar atentos às tendências e às surpresas do futuro. Este trabalho tem de ser feito hoje ou daqui a vinte anos, quando nos dispusermos a preparar uma nação; enquanto o não fizermos, estaremos sacrificando, com a geração contemporânea, a geração de vinte anos depois, porque a sorte desta depende do que houver feito a que a precedeu. Ora, em nosso tempo, vinte anos de desídia, na política de um país, decidem de sua sorte, podendo anulá-lo, ou pelo menos, submetê-lo definitivamente, senão ao domínio político estrangeiro, à posição subalterna de um simples logradouro comercial e industrial. A comparação da felicidade da nossa vida atual com a dos últimos anos do regime monárquico basta para dar idéia da celeridade da evolução que nos arrasta — cada vez mais intensa, à proporção que avançamos". — (*A Organização Nacional* — Alberto Tôrres).

De fato, não é segredo para ninguém, que a nossa baixa produtividade, juntamente com a deficiência de transportes e a escassez de energia, tem sido os principais fatores adversos ao nosso desenvolvimento econômico e social.

A nossa precária estruturação econômica e social não nos tem permitido ordenar o nosso desenvolvimento de acordo com as crescentes necessidades decorrentes do constante aumento da população.

Produzimos menos do que precisamos e grande parte da população ainda não tem um padrão de vida digno.

Os modernos métodos e processos de trabalho, ainda não foram largamente introduzidos entre nós.

Não obstante porém aos grandes avanços da ciência e da tecnologia, o Homem, sob o tripló aspecto, físico, moral e intelectual, ainda é o principal instrumento de formação de uma nacionalidade.

Dai, as atenções e os cuidados que precisamos consagrar à nossa produtividade per-cápita e coletiva, tendo em vista elevar a produção nacional, principalmente nos setores básicos do progresso de nossa organização econômica e social.

8 DE MAIO DE 1945

FIM DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL NA EUROPA, COM A RENDIÇÃO MILITAR DA ALEMANHA

No dia 8 de maio de 1945, depois de vários anos de luta contra os signatários do Pacto Tripartite e seus adeptos, as Nações Unidas alcançaram a vitória militar — objetivo material da guerra.

Infelizmente porém, a Paz Universal — objetivo espiritual da grande cruzada democrática, não foi conseguida.

A rendição do inimigo, encerrou a luta militar, e ao mesmo tempo marcou o início de uma série de difíceis problemas para os vencedores.

A guerra, que tinha elevados propósitos de estabelecer definitivamente a liberdade, a igualdade e a fraternidade entre as nações, acabou agravando seriamente os problemas econômicos, sociais e políticos no mundo inteiro.

Oitenta milhões de mortos e vinte e cinco milhões de feridos e mutilados, foi quanto custou à humanidade a segunda guerra mundial, levada a efeito para estabelecer a Paz no Mundo.

O resultado porém é que todo esse sacrifício exigido à nossa geração, não produziu os esperados efeitos.

A rendição incondicional imposta aos adversários destruiu duas grandes nações abastecedoras da Europa e da Ásia, contribuindo assim para desequilibrar ainda mais a economia universal depois da conflagração, juntamente com o isolamento da área dominada pela União Soviética.

O desfecho da 2ª Guerra Mundial fez com que passasse para os Estados Unidos e à Rússia, o poderio econômico e militar do mundo.

A consequência fatal disso foi o choque entre dois grandes e poderosos grupos de nações: um, filiado à União Soviética, que se propõe a corrigir os desajustamentos existentes no mundo por meio de um regime no qual os direitos do Estado se sobreponham incondicionalmente aos do indivíduo; outro aliado aos Estados Unidos, que embora tenha os mesmos propósitos, se defende dos perigos de uma subversão da ordem social, que venha afetar o seu sistema político, no qual o indivíduo e o Estado têm direitos e deveres recíprocos.

O fato entretanto é que, em vez de fraternidade e felicidade, estamos novamente ameaçados de uma outra grande conflagração, que fatalmente envolverá todas as nações, e cujas imprevisíveis consequências poderão atirar o mundo em profundo abismo.

A guerra do futuro será aquela em que o homem poderá extinguir milhões de vidas com um só golpe, demolir as grandes cidades do mundo, arruinar toda a herança cultural do passado — e destruir a própria estrutura de uma civilização que tem sido forjada de maneira lenta e penosa através de centenas de gerações.

(*Sombras e Luzes sobre o Mundo — Ten.-Cel. João B. Peixoto*)

13 DE MAIO

Após a liberdade concedida aos nascituros negros, a emancipação dos cativos entrou em período de hibernação e de sosségó. Esta era, precisamente, a intenção dos promotores da lei, a fim de não perturbar a produção e de não levar ao desespero os fazendeiros, afastando dêstes o intento de lançarem mão de medidas extremas e de revoltas. Mas era tarde: como por aquêles dias se fazia notar, havia sido pôsto a rolar um rochedo, e nenhuma força humana seria capaz de deter sua queda.

A idéia inspiradora de todos os grupos políticos era, contudo, evolucionista, exclusiva de qualquer processo ou método de apressar o fim natural da instituição servil: não nasceriam mais escravos no Brasil; a morte eliminaria progressivamente o saldo existente de negros; ano por ano, um fundo de emancipação reduziria o número dêles. Corresponderia tal programa a uma sobrevivência de mais uns trinta ou quarenta anos para a fração escravizada dos habitantes do Império, que talvez se arrastasse por tal forma até proximidades de 1910. Possivelmente, o reforço dos recursos emancipadores lograsse permitir prever a abolição para os anos últimos do século XIX. Com essa solução, os antigos proprietários de escravos estavam conformados e se estavam preparando — a êste acordo tácito se deve o período calmo decorrido de 1871 a 1878.

Um elemento novo, entretanto, havia surgido e agia como fermento no ambiente facilmente vibrátil: Joaquim Nabuco, falecido como embaixador nosso em Washington, fora eleito para a Assembléa Geral. Com ele, a direção legal, conservadora e pacífica do temeroso problema ia derivar para regiões desconhecidas e perigosas, em uma atmosfera de sentimentos exaltados, de filosofia, de liberdade e de amor cristão.

Desde os meados de 1887, a causa da abolição era um fato vitorioso, uma irresistível corrente nacional, não mais discutida pela lavoura. A única questão era cuidar de uma receita que evitasse a ruína de milhares de fazendeiros, que, baseados na fé que merecia a Constituição Imperial, assim como a lei, haviam pôsto suas fortunas em terras, e, em pura verdade, constituíam a parte maior do elemento preponderante e melhor do Brasil social; a base conservadora de uma classe que contava as melhores famílias, esforçadas, trabalhadoras, prudentes, do melhor sangue da terra, patrióticas estuantes de energia. Valores, êsses, todos êles fadados à destruição, cujo destino já estava decretado.

A idéia de indenizar a propriedade escrava prestes a se extinguir não era tolerada pela opinião pública. Era um sentimento complexo. Não há dúvida de que chocava o sentir geral como o preço do sangue, o comércio da carne humana. Havia sido uma propriedade legal, entretanto, e ainda o era. Nesse assalto contra o instituto servil, desempenhavam papel, em parte, os eternos ódios dos que nada possuem contra os que têm riquezas; a revolta dos pobres, ou do popolo *minuto*, contra os potentados, ou o popolo *grasso* das Repúblicas italianas da Renascença. E sobre os herdeiros de uma situação, velha já de séculos, recaia o espírito de vindita de um santo furor, ansioso por destruir a instituição.

Nem podia ser por outra forma. A nobre propaganda de Joaquim Nabuco e de seus partidários, especialmente de um negro quase genial, José do Patrocínio, havia tomado por alicerce de sua ação o sentimento, a justiça, a alma cristã: não queria, nem podia aceitar compromissos com paixões inferiores, ou mesmo meros interesses.

A 8 de maio de 1888, foi apresentado o projeto do governo à Câmara dos Deputados pelo ministro da Agricultura, Rodrigo Silva. Sua redação dera lugar a discussões prévias, mas se fixara definitivamente em um artigo único abolindo a escravidão. O artigo segundo era a providência ritual revogando as disposições em contrário.

A 13 de maio, teve lugar a sanção.

(*Formação Histórica do Brasil — Pandiá Calógeras*)

24 DE MAIO DE 1866

BATALHA DE TUIUTI

A data epígrafe destas linhas recorda acontecimentos ocorridos há 90 anos no vale do Paraguai, quando em luta ingente e bem cruenta, encerrou-se definitivamente uma fase da vida política sul-americana.

Liquidaram-se então, de uma vez por todas, as heranças da era colonial que traziam os povos da bacia do Prata em perenes perturbações políticas e em dissídios com o Império do Brasil. Hoje, só por aberração ou colapso da inteligência, que não permita compreender e sentir as condições modernas da civilização, a marcha batida em que os povos avançam para um regime novo de vida universal, é que nestas latitudes do mundo, alguém poderá pensar em fazer guerra de velho estilo contra os povos vizinhos.

Olhados os sucessos de um ponto de vista histórico-militar, o 24 de maio tem uma significação transcendental. Faz-nos pensar no *nossa homem*. Lembra o heroísmo de que Osório, lendário em vida, pelo fulgor dos feitos com que deslumbrou a nossa gente, fez-se o símbolo por exceléncia. Recorda os lutadores que, apesar das hostilidades do meio físico e do contrapêso negativo dos tipos secundários, vieram através dos tempos construindo esta grande Pátria.

A batalha de Tuiuti, ferida em 24 de maio de 1866, é síntese de tudo isto. Feito glorioso no qual avultou a personalidade de Osório, empolgante dos entusiasmos nacionais, marca o ponto culminante daquela guerra. Com ela se quebraram as veleidades ofensivas de Solano Lopez e completaram os resultados da vitória de Borroso em Riachuelo, que imprimiu novo curso aos acontecimentos.

(*Cel. João B. Magalhães*)

CONGRESSO DAS POLÍCIAS MILITARES

Anteprojeto de Lei Básica, em substituição à Lei n. 192, de 17 de Janeiro de 1936, elaborado por ocasião do Congresso das Polícias Militares, realizado no ano p. passado no Estado de São Paulo.

CAPÍTULO I

DEFINIÇÃO E FINALIDADE

Art. 1º. As Polícias Militares são instituições permanentes e, como forças auxiliares, reservas ativas do Exército Brasileiro, nos termos do art. 183 da Constituição Federal.

Art. 2º. As Polícias Militares compete, privativamente, a segurança interna e manutenção da ordem nos respectivos Estados, Territórios e no Distrito Federal, nas seguintes condições:

a) *Em tempo de paz:*

1 — Dirigir e executar os serviços atinentes ao policiamento rural, florestal, rodoviário, penitenciário, urbano, de ordem política, social e econômica e qualquer outra missão de policiamento;

2 — Exercer, por meio de convênio com a União, missões de policiamento de fronteira, aérea, de águas (marítima, fluvial e lacustre) e de caça e pesca;

3 — Exercer, por meio de convênios com os municípios, os serviços de extinção de incêndios, de salvamento e de trânsito;

4 — Exercer outras funções de vigilância e de garantia da ordem pública, nos termos da legislação vigente;

5 — Garantir o cumprimento da lei, a segurança das instituições e o exercício dos poderes constituidos.

b) *Em tempo de guerra externa ou civil:*

Quando convocadas, exercer os serviços de polícia militar nas zonas de combate, de administração e do interior, em missões preventivas e repressivas que lhes forem impostas pelo comando militar a que estiverem subordinadas.

Art. 3º. Os elementos integrantes das Polícias Militares são servidores públicos especiais, para emprégio em dupla finalidade — policial e militar — nos termos desta lei.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO

Art. 4º. As Polícias Militares serão organizadas em unidades próprias ao desempenho das missões referidas na letra b) do art. 2º e em unidades policiais especiais tantas quantas necessárias, de composição, armamento e equipamento adequado ao exercício de sua função precípua.

Art. 5º. O pessoal das Polícias Militares é recrutado por alistamento voluntário de brasileiros natos, satisfeitas, entre outras, estas condições:

- a) idade entre 17 e 28 anos;
- b) instrução equivalente ao curso primário completo;
- c) idoneidade moral e político-social; e
- d) sanidade física e mental.

§ 1º. O candidato ao alistamento, quando reservista, poderá ser alistado em qualquer época, satisfeitas as condições legais.

§ 2º. Quando não reservista, desde que alistado nas Polícias Militares, fica suspensa a convocação do voluntário para as Forças Armadas, mediante comunicação da Polícia Militar, interessada à respectiva Circunscrição de Recrutamento.

§ 3º. O elemento de que trata o parágrafo anterior terá direito, desde que complete o tempo de serviço do primeiro alistamento, a um certificado de reservista, na graduação que houver atingido, com esta designação: "Polícia Militar".

Art. 6º. Os postos e graduação nas Polícias Militares terão as mesmas denominações e hierarquia que no Exército Brasileiro, até coronel, inclusive.

Art. 7º. O Comando Geral de Polícia Militar será atribuído a oficial combatente, do serviço ativo, do último posto da corporação ou, excepcionalmente, a oficial do Exército Brasileiro, de posto igual ou superior ao mais alto da Milícia.

§ 1º. Todas as demais funções de Comando, Chefia e Direção competem, privativamente, a oficiais da própria Polícia Militar.

§ 2º. O Comandante Geral da Polícia Militar é de livre escolha do Presidente da República, no Distrito Federal, e dos Governadores, nos respectivos Estados e Territórios.

Art. 8º. O acesso nas Polícias Militares é gradual e sucessivo.

§ 1º. O ingresso no oficialato só se fará mediante conclusão do Curso de Formação de Oficiais e após o estágio regulamentar como aspirante.

§ 2º. A admissão de oficiais especialistas, na forma prevista na legislação federal e estadual, obedecerá à ordem de classificação obtida em concurso de provas.

Art. 9º. O acesso ao círculo de oficiais superiores combatentes, depende de aprovação em curso de aperfeiçoamento.

Art. 10. É vedada às Polícias Militares possuir artilharia, aviação de guerra e carros de combate, não se incluindo nessa proibição outros meios de transportes aéreo, carros blindados e engenhos próprios ao desempenho de suas missões.

Art. 11. As Polícias Militares observarão, obrigatoriamente, o Regulamento de Honras, Continências e Sinais de Respeito das Forças Armadas e o Regulamento Disciplinar do Exército Brasileiro, adaptado às necessidades locais.

Art. 12. As Polícias Militares adotarão os mesmos uniformes (côr e modelo), ressalvados os uniformes de cerimônias e as designações dos Estados correspondentes.

Parágrafo único. Esses uniformes, distintivos e insignias são privativos dos componentes das Polícias Militares.

Art. 13. A precedência hierárquica, no último posto das Polícias Militares, decorre da função.

Art. 14. Os elementos matriculados em Curso de Formação de Oficiais são denominados Cadetes de Milícia e enquadrados, hierárquicamente, entre os aspirantes a oficial e o subtenente.

Art. 15. Haverá nas Polícias Militares os seguintes quadros:

- de oficiais combatentes;
- de oficiais especialistas;
- de praças de fileira; e
- de praças especialistas.

Parágrafo único. É facultada a existência de quadros de funcionários civis, para o exercício de funções especializadas nas Polícias Militares.

Art. 16. É criada a Superintendência das Polícias Militares, diretamente subordinada ao Ministério da Justiça e dos Negócios do Interior.

Art. 17. O órgão referido no artigo anterior será chefiado por um oficial-general do Exército Brasileiro e constituído de oficiais combatentes das Polícias Militares, um de cada corporação, indicados pelos respectivos governos.

Parágrafo único. A Vice-Superintendência caberá ao oficial mais graduado.

Art. 18. Compete, essencialmente, à Superintendência das Polícias Militares orientar e padronizar a instrução e o ensino profissional, estabelecendo a indispensável unidade de doutrina, através de programas-padrões, planejamentos e soluções de consultas.

CAPÍTULO III

INSTRUÇÃO

Art. 19. Fica instituída uma Academia Policial-Militar para a formação e o aperfeiçoamento de oficiais, mediante convênios entre a União e os Estados, com o objetivo de padronizar a formação e o ensino.

Parágrafo único. As Polícias Militares poderão instituir cursos preparatórios de cadetes de milícia e de formação, aperfeiçoamento e especialização de graduados.

Art. 20. O Curso de Formação de Oficiais é de nível superior, subsequente ao ensino secundário de segundo ciclo, oficial ou oficializado.

CAPÍTULO IV

JUSTIÇA

Art. 21. Cada Estado, nos termos do art. 124, item XII, da Constituição Federal, organizará sua Justiça Militar, instituindo como órgãos de primeira instância os Conselhos de Justiça e, como órgão de segunda instância, um Tribunal Especial.

Art. 22. O referido órgão de segunda instância denominar-se-á Tribunal de Justiça Policial-Militar, sendo composto de oficiais da corporação e de civis, aqueles sempre em maioria.

Art. 23. A nomeação dos juízes militares e civis, será feita pelo Chefe do Executivo competente, por indicação do Tribunal de Justiça Policial-Militar, escolhidos os primeiros entre oficiais superiores do serviço ativo e do quadro de combatentes, mediante outras condições que a legislação suplementar

respectiva estabelecer; e, os juízes civis, alternadamente, a metade entre o procurador, auditores, promotores, advogados de ofício e suplentes de juiz, se houver, todos da Justiça Policial-Militar da Unidade Federada; e a outra metade entre os juízes da última instância da magistratura civil e bacharéis em direito, de notável saber e de assinalados serviços à causa pública, que tenham, no mínimo, dez (10) anos de prática forense, como advogados militantes ou membros do Ministério Público, na Unidade da Federação correspondente.

Art. 24. São extensivos aos juízes dos Tribunais de Justiça Policial-Militar os dispositivos constantes dos arts. 95 a 97 e 124, inciso VI, da Constituição Federal.

Art. 25. Os oficiais e praças das Polícias Militares, bem como os elementos assemelhados e civis sob seu enquadramento, terão fôro especial nos delitos praticados no exercício ou em razão de sua função — policial ou militar — e nos casos previstos no Código Penal Militar, segundo o qual serão julgados e punidos, na conformidade do Código de Justiça Militar.

Art. 26. Os policiais-militares sentenciados ou aguardando julgamento, serão recolhidos a presídios sob a jurisdição da Justiça Policial-Militar, instalados na zona rural, exercendo, de preferência, atividades agro-pecuárias, em benefício dos serviços de assistência social da corporação.

CAPÍTULO V

GARANTIAS

Art. 27. As promoções nas Polícias Militares serão por antiguidade, merecimento e bravura, nas seguintes condições:

1 — Entre oficiais :

a) Ao posto de coronel — sendo o único no quadro — por merecimento; em caso contrário, três quartos das vagas por merecimento e um quarto por antiguidade;

b) Ao de tenente-coronel, dois terços das vagas por merecimento e um terço por antiguidade;

c) Ao posto de major, dois terços das vagas por merecimento e um terço por antiguidade;

d) Ao posto de capitão, metade das vagas por merecimento e metade por antiguidade;

e) Ao posto de 1º tenente, só por antiguidade;

f) Ao posto de 2º tenente, por merecimento intelectual.

II — Entre praças :

a) A graduação de subtenente ou 1º sargento, dois terços das vagas por merecimento e um terço por antiguidade;

b) A de 2º sargento, metade por merecimento e metade por antiguidade;

c) A de 3º sargento e cabo, por merecimento intelectual, mediante aprovação em curso ou por concurso para especialistas.

Art. 28. É garantido aos policiais-militares, observadas as normas regulamentares, recorrer contra preterições relativas à promoção.

Art. 29. Os oficiais e praças que se transfiram para a reserva serão considerados da reserva remunerada da especialidade "Policia Militar", até a reforma definitiva, conforme a legislação em vigor.

Art. 30. Os oficiais das Polícias Militares, exonerados a pedido, serão reservistas da especialidade "Policia Militar", no posto respectivo.

Art. 31. Os oficiais e aspirantes das Polícias Militares só poderão demitir-se a pedido, decorridos 5 (cinco) anos do término do curso de formação correspondente.

Art. 32. As patentes, com as vantagens, regalias e prerrogativas a elas inerentes, são garantidas, em toda a plenitude, assim aos oficiais da ativa e da reserva como aos reformados das Polícias Militares.

Art. 33. O oficial das Polícias Militares só perderá o posto e a patente, por sentença condenatória passado em julgado, cuja pena restritiva da liberdade individual ultrapasse dois anos; ou, nos casos previstos em lei, se fôr declarado indigno do oficialato ou com ele incompatível, conforme decisão do

Tribunal de Justiça Policial-Militar, em tempo de paz, ou do Tribunal Especial, em tempo de guerra, externa ou civil.

Art. 34. Os oficiais da ativa podem ser nomeados para as funções de Polícia Judiciária de seus Estados, do Istrito Federal e Territórios, sem a exigência do diploma de bachelê em direito.

Parágrafo único. Também podem ser nomeados excepcionalmente, e em comissão, os subtenentes e sargentos de fileiras do serviço ativo, com o respectivo Curso de Formação, observadas as regras hierárquicas.

Art. 35. O pessoal das Polícias Militares, quando mobilizado a serviço da União, em tempo de guerra externa ou civil, gozará, por conta do Governo Federal, das mesmas vantagens atribuídas ao Exército Brasileiro, se forem superiores às próprias.

Parágrafo único. As promoções conferidas a elementos das Polícias Militares, quando convocados, serão homologadas nos Estados e Territórios.

Art. 36. As praças que contarem mais de cinco (5) anos de serviço policial-militar consecutivo continuaram a servir, independente de novo engajamento, comprovada, em inspeção de saúde, a sua aptidão.

Art. 37. Será assegurada, nos termos do art. 141, § 9º, da Constituição Federal, a assistência religiosa às Polícias Militares.

Art. 38. Os vencimentos dos coronéis das Polícias Militares serão fixados em quantia não inferior à que percebe o juiz da última estância nas respectivas unidades federadas; e o dos soldados não serão inferiores aos do padrão inicial do funcionário público em cada Estado, nos Territórios e no Distrito Federal.

Parágrafo único. Os vencimentos dos postos e das graduações, intermediários, oscilarão entre o máximo e o mínimo previsto neste artigo, observadas as proporções.

Art. 39. As condições para a inatividade de oficiais e praças das Polícias Militares serão fixadas pela

União e pelos Estados e Territórios, nas respectivas jurisdições.

Art. 40. O oficial ou praça em atividade, que aceitar cargo público permanente, estranho à sua carreira, será transferido para a reserva remunerada.

Art. 41. Quando no exercício de cargo público temporário, eletivo ou não, sem afinidades com a função policial-militar, o oficial será imediatamente agregado ao seu quadro, e sómente contará tempo de serviço para promoção por antiguidade ou transferência para a inatividade.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 42. Em cada Estado, nos Territórios e na Capital Federal, só será admitida a existência de apenas uma Policia Militar, devendo o pessoal de outras organizações policiais fardadas, por ventura existentes, ser enquadrado nos efetivos das Policias Militares, ainda que no quadro civil.

§ 1º. Para regulamentação deste artigo, os respectivos Poderes Executivos expedirão decretos, de modo que a determinação legal esteja em vigor dentro de cento e oitenta dias, a partir da vigência da presente lei.

§ 2º. Os elementos dos órgãos policiais que, satisfeitas as exigências legais, forem incorporados às Policias Militares, terão seus vencimentos enquadrados nos padrões ou referências equivalentes a os existentes na corporação.

§ 3º. Os elementos não aproveitáveis, ou não incorporados às Policias Militares, terão suas situações definidas em lei peculiar a cada Estado, no Distrito Federal, Território ou Município.

Art. 43. São mantidos nas Policias Militares os postos honoríficos conferidos até 18 de setembro de 1946.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 44. A Academia Policial-Militar deverá entrar em funcionamento no prazo de cinco (5) anos, a partir da publicação desta lei.

Parágrafo único. Enquanto não funcionar a Academia Policial-Militar, as Policias Militares manterão os seus próprios Cursos de Formação e Aperfeiçoamento de Oficiais, ou se utilizarão dos de suas congêneres, devendo, sempre que possível, ser a formação jurídica feita em Faculdade de Direito.

Art. 45. A Superintendência das Policias Militares deverá ser instalada no prazo de um (1) ano, a contar da publicação desta lei.

Parágrafo único. O Governo Federal baixará decreto, regulamentando a organização e o funcionamento do referido órgão.

Art. 46. Os Governos Estaduais adotarão normas reguladoras das relações funcionais dos elementos das Policias Militares, quando em serviço, com as autoridades da polícia judiciária, observadas as contingências locais.

Art. 47. Fica estabelecido o prazo de cinco (5) anos para o início da aplicação do disposto no art. 9º, excetuando-se as Unidades Federadas onde tal exigência já seja prevista em lei.

Art. 48. Na instalação dos Tribunais de Justiça Policial-Militar, onde ainda não existam, caberá aos respectivos Tribunais de Justiça a organização das primeiras listas triplícies, observadas as normas dos arts. 22 e 23 desta lei.

Art. 49. Continuarão em vigor nas Policias Militares, nos pontos que não colidirem com a presente lei, os dispositivos legais e regulamentares, federais e estaduais.

Art. 50. Ficam revogadas a Lei n. 192, de 27 de janeiro de 1936, e as demais disposições em contrário.

BRASILIANAS

• Exportação brasileira em 1955

O AUMENTO VERIFICADO SOBRE O ANO ANTERIOR

O VALOR EM DÓLARES

As exportações brasileiras em 1955 alcançaram 6.186.066 toneladas, no valor de 54,5 bilhões de cruzeiros, cifras recordes que superam as de todos os anos anteriores. Comparando-se os totais de 1955 com os de 1954, verifica-se que exportamos mais 1.896.510 toneladas, ou mais 44 %, com um acréscimo em cruzeiros de 11,5 bilhões, ou seja 27 %. O considerável aumento da quantidade é devido, principalmente, aos minérios de ferro (+ 886.108 t), ao café (+ 168.696 t ou 2.778.271 sacas) e ao açúcar (+ 441.455 t).

Entretanto, apesar dos grandes incrementos observados na quantidade e no valor em cruzeiros, o produto de nossas exportações expresso em dólares foi o menor dos últimos três anos: 1.423 milhões de dólares, contra 1.561 milhões em 1954 e 1.539 milhões em 1953. Recebemos menos 133 milhões de dólares, embora tenhamos vendido nos mercados mundiais mais 44 % da quantidade de mercadorias. Desse modo, o valor médio da tonelada exportada baixou de 364 para 230 dólares, sofrendo uma queda de 37 %.

De 1954 para 1955, o preço médio da tonelada de cacau exportado desceu de US\$ 1.121 para US\$ 746, o da saca de café de US\$ 86,84 para US\$ 61,82 e o da tonelada de minério de ferro de US\$ 12,86 para US\$ 11,88, enquanto que a tonelada de algodão subiu de US\$ 721 para US\$ 748. Em nosso intercâmbio

comercial com o exterior em 1954 demos 27,50 cruzeiros e em 1955, 38,30 cruzeiros de mercadorias nacionais para obtermos um dólar. Inversamente, o importador estrangeiro, que com 1.000 dólares comprara 115 sacas de café, passou a comprar no ano seguinte, com aquela mesma importância, 162 sacas.

• Armazéns e silos

NOVE UNIDADES DE 10 MIL TO- NELADAS NAS ZONAS AGRICO- LAS — FINANCIAMENTO PELO BANCO NACIONAL DO DESENVOL- VIMENTO ECONÔMICO — DETERMINAÇÃO DO CHEFE DO GOVERNO

A fim de permitir melhor distribuição quantitativa no transporte das safras agrícolas do Norte do Paraná, Triângulo Mineiro e Goiás, determinou o Sr. Presidente Juscelino Kubitschek fossem construídos, com financiamento do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, nove armazéns de dez mil toneladas de capacidade cada um à margem das ferrovias que servem essas regiões.

De interesse do próprio sistema ferroviário nacional, esse plano de armazéns virá desafogar o escoamento das safras, desdobrando-se em maior número de meses no ano. A pressão exercida sobre as estradas de ferro para transporte da safra, nos poucos dias de colheita determina um esforço excessivo do pessoal e material, enquanto nos demais meses é irregular o aproveitamento da capacidade das ferrovias. A contenção de parte das safras nas zonas de produção, pelas maiores facilidades de armazena-

mento, permitirá a distribuição equitativa do transporte, beneficiando as ferrovias cujo material será pouparado dos desgastes provocado pela utilização intensiva em outras épocas do ano.

Em cumprimento às determinações do Chefe do Governo, o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico estudou a localização dos armazéns nas pontes de linhas ou zonas tributárias das linhas férreas, ficando entregues às empresas ferroviárias a construção e operação dessas unidades. O plano elaborado pelo BNDE foi submetido à apreciação do Presidente Juscelino Kubitschek, que o aprovou e determinou sua pronta execução. O Banco do Desenvolvimento financeiramente imediatamente a construção dos armazéns (orçados em sete milhões e quinhentos mil cruzeiros, cada um) através de aumento dos créditos já concedidos para o reparelhamento das ferrovias.

Seis unidades serão construídas pela Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, no Norte do Paraná, região cuja produção agrícola é estimada, este ano, em volume muito superior à dos anteriores; duas pela Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, no Triângulo Mineiro, em zonas subsidiárias da ferrovia e uma em Goiás, pela Estrada de Ferro Goiás.

● Diferença de preços entre combustíveis importados e os produzidos no Brasil

DECRETO DO SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA REGULAMENTANDO A APLICAÇÃO DESES RECURSOS

ESCALA DE PRIORIDADES PARA SUA UTILIZAÇÃO

Regulamentando a lei que dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos fabricados no Brasil e os importados, o Sr. Presidente Juscelino Kubitschek assinou decreto, estabelecendo a seguinte escala de prio-

ridade para a aplicação desses recursos:

I) ao pagamento de bonificações aos exportadores;

II) à regularização de operações cambiais realizadas antes de 29 de dezembro de 1953, por conta do Tesouro Nacional;

III) à pavimentação de estradas de rodagem, na proporção de 30 % das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, antes ou depois da refinação no Brasil, pela importação de petróleo e seus derivados;

IV) ao financiamento, a longo prazo e juros baixos, da modernização dos métodos de produção agrícola e recuperação da lavoura nacional e ainda à compra de produtos agropecuários, de sementes, adubos, inseticidas, máquinas e utensílios para emprégos na lavoura.

O ato do Chefe do Governo dispõe ainda sobre o recebimento e movimentação de sobretaxas arrecadadas pela importação de petróleo e seus derivados, efetuada depois de 29 de dezembro de 1953 e fixa as cotas que caberão ao Tesouro Nacional e ao Banco do Desenvolvimento Econômico, com as respectivas discriminações quanto à utilização.

● Construção de rodovias na Bahia

SERÃO DESPENDIDOS DUZENTOS E QUARENTA E OITO MILHÕES DE CRUZEIROS PARA ESSE FIM

CONVENIO ENTRE A COMISSÃO DO VALE DO SÃO FRANCISCO E AQUELE ESTADO

A Comissão do Vale do São Francisco foi autorizada pelo Sr. Presidente da República a assinar um convênio com o Governo da Bahia, pelo qual ficará a cargo do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem a execução do plano de rodovias da CVSF naquele Estado. O Governo da Bahia prontificou-se a reforçar o seu concurso financeiro para a execução dos serviços, passando a contribuir, nos anos de 1957

e subsequentes, com 50 % do custo da rodovia Catité a Bom Jesus da Lapa e seu prolongamento a Barreiras; do Mundo Novo a Xique-Xique, passando em Morro do Chapéu e Irecê; de Jacobina a São Raimundo Nonato, passando em Remanso e de Petrolina a Remanso, com os ramais para a Eclusa do Sobrado, para Santana e para Sobrado, com extensão total aproximada de seiscentos e oitenta e quatro quilômetros. A construção dessas estradas compreende terraplenagem, obras de arte e revestimentos, previstos nos respectivos projetos.

O montante do valor dos serviços convencionados é avaliado em Cr\$ 248.000.000,00, vigorando o convênio até 3 de dezembro de 1960.

• Está em São Paulo a maior produção agrícola do país

CÉRCA DE 18 MILHÕES DE TONELADAS NO VALOR APROXIMADO DE 38 BILHÕES DE CRUZEIROS

DOS 48 PRODUTOS CULTIVA 43

Em conjunto, a produção agrícola de São Paulo é a maior do país. Dos 48 produtos constantes dos dados estatísticos, 43 são cultivados em território paulista. Ao Estado cabe o primeiro lugar como produtor de café, algodão, arroz, cana de açúcar, amendoim, abacaxi, batata inglesa, banana, chá da Índia, limão e tomate. No ano passado, a produção agrícola de São Paulo atingiu 17.776.032 toneladas. Deste total, 10.954.800 toneladas pertencem à cana de açúcar; 1.100.582 ao arroz; 483.134 ao café beneficiado; 321.970 à batata inglesa; 92.421 ao feijão; 330.137 ao algodão descaroçado; 879.961 à mandioca e 1.341.487 ao milho. No seu aspecto geral, equivale o total apre-

sentado pelos Estados do Amazonas, Pará, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas, Sergipe, Espírito Santo e Mato Grosso. Quanto ao valor, é superior à contribuição reunida dos Estados do Rio de Janeiro, Santa Catarina, Paraná, Bahia, Ceará, Rio Grande do Norte, Espírito Santo e Goiás, tendo, em 1955, alcançado o total de Cr\$ 37.874.736.000,00.

Segundo os dados do Serviço de Estatística da Produção, no quinquênio 1951-1955 as áreas cultivadas no Estado de São Paulo decresceram a partir de 1954, registrando 4.933.662 hectares naquele ano e 4.714.760 no ano passado. Em 1952, havia 5.017.532 hectares plantados, ou seja a maior área do quinquênio.

• Mecanização agrícola

A posição brasileira, num confronto internacional revelava, em 1950, uma situação razoável no que concerne aos arados e desfavorável no que se refere aos tratores. Justifica-se o retrocesso a 1950 para a comparação, pelo fato de que nesse ano se realizaram censos em vários países, permitindo por isso a adoção de dados oficiais.

Verifica-se pelos índices apontados a excepcional posição dos Estados Unidos, com o coeficiente de 47,6 hc de lavouras por trator, o que corresponde, aproximadamente, à área média para o trabalho de uma unidade mecânica. O Canadá, Uruguai, Áustria e Alemanha apresentam, também, índices apreciáveis. A situação brasileira é, quanto aos tratores, a mais desvantajosa entre os países apontados, seguindo-se, em posição ligeiramente superior à Iugoslávia, que apresenta, contudo, a peculiaridade de possuir o melhor índice relativo aos arados, característica explicável por motivos topográficos.

PAÍSES	TRATORES		ARADOS	ÁREA DE LAVOURAS (ha) 1950	
	1950	1955		1955	Por trator
Alemanha Ocidental	76.472	959.000	—	102,3	—
Austrália	21.204	91.000	12.326	77,2	122,9
Iugoslávia	6.268	—	1.176.981	1.151,8	6,1
França	256.000	275.000	—	35,0	—
Canadá	396.686	480.000	—	23,2	—
Estados Unidos	3.546.000	4.230.000	—	47,6	—
Argentina	29.150	45.000	752.678	609,1	23,1
Brasil	8.428	40.645	714.173	2.368,0	28,1
Uruguai	18.268	18.000	—	32,8	—

FONTE : Conjuntura Económica (F.G.V.)

• Mais gás liquefeito menos florestas devastadas

A produção de gás liquefeito nas refinarias ora em funcionamento no país permitirá a aceleração dos esforços em favor do reflorestamento de grandes áreas do território nacional economicamente comprometidas pela derrubada insensata de árvores para a extração de lenha.

A generalização do uso do gás liquefeito nos Estados Unidos possibilitou, em prazo relativamente curto, o reflorestamento de extensas e numerosas regiões, atingindo alguns milhões o número de residências, naquele país, que empregam o referido produto, em vez de lenha e carvão.

Aqui no Brasil, sobretudo no Rio de Janeiro e São Paulo, cerca de 400 mil residências já usam o gás liquefeito, crescendo consideravelmente, em cada mês, o número dos consumidores daquele fonte de energia. Estima-se que o aproveitamento do gás liquefeito para fins domésticos dê como resultado a poupança de 15 milhões de árvores, anualmente.

Em fins de julho do corrente ano, a refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão, fez entrega de sua primeira partida de gás lique-

feito, de cerca de 12 toneladas, aos representantes da Cia Brasileira de Gás, sendo nessa ocasião emitida a nota fiscal n. 1. No mesmo dia foram entregues aos distribuidores mais duas partidas de 13 e 14 toneladas de gás liquefeito. E, dentro em breve, com a ampliação da capacidade da refinaria para 65.000 diários, a produção de gás liquefeito de petróleo subirá então para cerca de 130 toneladas por dia.

• Continuam bem menores as importações de combustíveis pelo pôrto de Santos

DADOS RELATIVOS AOS PRIMEIROS MESES DE 1955, EM CONFRONTO COM IDÉNTICO PERÍODO DE 1954

Os dados referentes à importação de combustíveis pelo pôrto de Santos nos primeiros meses de 1955, continuam a mostrar forte redução sobre os totais de 1954. Cotejando-se os números do quadro abaixo verifica-se que os recebimentos de gasolina, óleo Diesel e óleo combustível decresceram substancialmente. Essa diminuição significativa é consequência, como se sabe, do funcionamento das refinarias de Capuava

e Cubatão, que estão em atividade desde setembro e dezembro de 1954, respectivamente.

Quanto ao querosene, observa-se que o total importado de janeiro a outubro do ano passado é quase idêntico ao do período correspondente de 1955, ao passo que as compras de carvão são cerca de 14 % mais elevadas.

Nota-se ainda aumento na importação de óleo lubrificante, cujo maior preço unitário torna expre-

sivo o acréscimo de quase 22 % que se vê na tabela.

No que respeita à procedência dos combustíveis importados por Santos, observa-se que a quase totalidade do carvão e grande parte do óleo lubrificante procedem dos Estados Unidos, enquanto as Antilhas Holandesas e a Venezuela nos fornecem a parte restante dos derivados de petróleo.

São os seguintes os dados a que nos referimos :

IMPORTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES PELO PÓRTO DE SANTOS

(Janeiro a outubro de 1955, em confronto com igual período do ano anterior)

PRODUTOS	TONELADAS		Diferença (%) em 1955
	1954	1955	
Óleo combustível.....	1.122.317	634.546	-43,5
Óleo Diesel.....	403.823	224.720	-44,4
Gasolina.....	887.875	215.450	-75,7
Querosene.....	117.742	118.031	+ 0,2
Carvão.....	101.258	115.223	+ 13,8
Óleo lubrificante.....	37.543	45.672	+ 21,7
Gás butano.....	25.608	11.461	-55,2
Gás propano.....	969	25	-97,4

(Quadro elaborado pela FOLHA DA MANHÃ, com números absolutos da Cia. Docas de Santos.)

Percentagem dos principais fornecedores em 1955:

Óleo combustível — Venezuela, 62,6 % ; Antilhas Holandesas, 32,4 %.

Gasolina — Venezuela, 42,4 % ; Antilhas Holandesas, 50,8 %.

Óleo Diesel — Venezuela, 57,2 % ; Antilhas Holandesas, 34,0 %.

Querosene — Antilhas Holandesas, 67,7 % ; Venezuela, 25,4 %.

Carvão — Estados Unidos, 87,9 %.

Óleo lubrificante — Estados Unidos, 9,3 %.

Gás butano — Estados Unidos, 100,0 %.

(Quadro elaborado pela FOLHA DA MANHÃ, com números absolutos da Cia. Docas de Santos.)

• Será o Brasil autosuficiente em fertilizantes nitrogenados

Até agosto do próximo ano deverá estar em pleno funcionamento

a Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados que a PETROBRÁS está construindo em terrenos da refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão. Os trabalhos vêm sendo realizados em ritmo acelerado a fim de que aquela unidade possa estar pronta em maio para os testes de produção.

Aproveitando os gases residuais da refinaria, a Fábrica de Fertilizantes produzirá 375 toneladas por dia de fertilizantes nitrogenados e 35.000 metros cúbicos de gás de síntese, capacidade esta suficiente para atender às necessidades atuais do consumo nacional.

IMPORTÂNCIA DO EMPREENDIMENTO

Cerca de sete milhões de dólares serão investidos pela PETROBRÁS na construção da fábrica, importância essa que será recuperada em

curto espaço de tempo com os lucros dos produtos industrializados e também com a economia de divisas e aumento da produção agrícola do país.

No capítulo da economia de divisas, cumpre salientar que, segundo os dados do Serviço de Estatística do Ministério da Fazenda, o consumo de fertilizantes nitrogenados no Brasil, nos últimos anos, foi o seguinte: 1949 — 6.800 toneladas de nitrogênio; 1950 — 14.400; 1951 — 21.300; 1952 — 11.900; e 1953 — 7.590.

Levando-se em consideração que a quantidade de fertilizantes importada em 1950 e 1951 tenha sido excessiva em relação à capacidade de consumo do mercado, o que deve ter ocasionado o decréscimo verificado em 1952 e 1953 (além das dificuldades criadas à importação, pela escassez de divisas), pode-se prever que nos próximos dois anos o nosso mercado de fertilizantes será capaz de consumir no mínimo 20 mil toneladas de nitrogênio, por ano, que se traduziria numa produção diária, pela Fábrica de Fertilizantes, de 40 toneladas de nitrato de amônio granulado e de 230 toneladas da mistura nitrato de amônio com calcário.

Considerando-se o preço médio Cif de US\$ 370,00 por tonelada de nitrogênio, a economia de divisas, com a produção de fertilizantes e nitrato de amônio granulado, em Cubatão, será da ordem de US\$ 7.400.000,00 por ano (370 dólares x 20.000).

Não se leva aí em conta a economia proveniente da utilização dos produtos intermediários derivados da produção de fertilizantes, bem como matérias-primas para outras indústrias básicas.

• Companhia Vale do Rio Doce

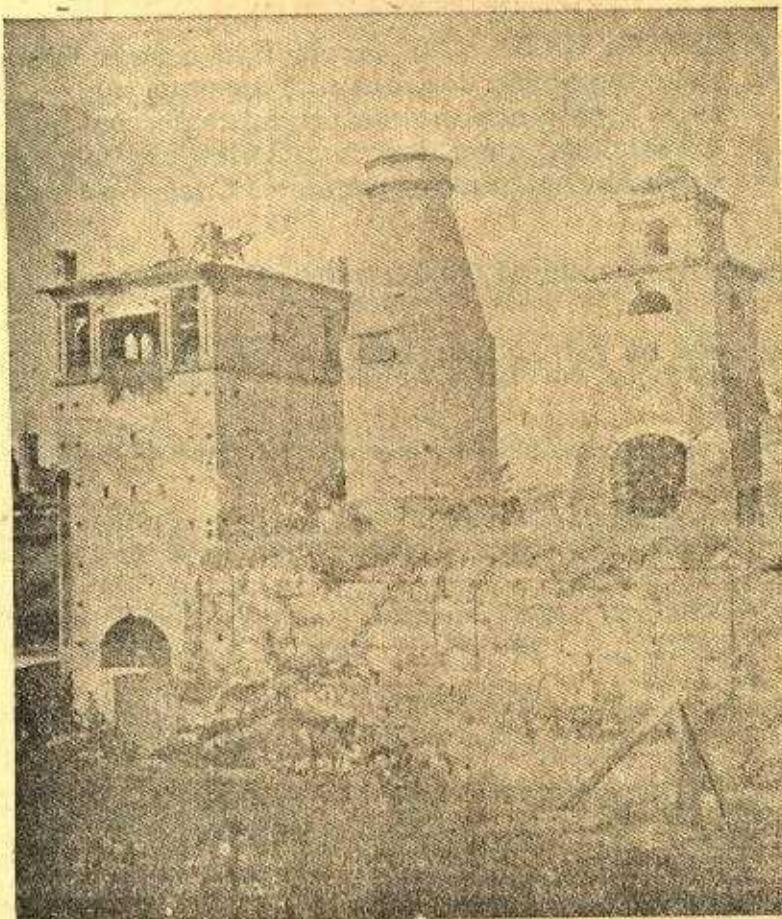
INCREMENTO A PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO

As exportações de minério de ferro da Cia. Vale do Rio Doce vêm aumentando de modo considerável. No corrente ano, principalmente, o volume deverá atingir cerca de 2.300.000 toneladas, de vez que até outubro último os algarismos já subiram a quase 2.000.000. Toda a produção daquela empresa vem encontrando uma procura que excede os limites da extração do minério. No caso, se maior fosse a produção, tanto maior seria o nível de exportação.

Tendo, de há muito, ultrapassado a primeira etapa de seu plano de exportação, que se fixara em 1.500.000 toneladas, a Cia. Vale do Rio Doce apressa-se para alcançar o fim da segunda etapa, que prevê um total de 3.000.000. No ano próximo vindouro esse marco deverá ser atingido e, de futuro, outros, ainda maiores, serão igualmente alcançados.

Diante de um vasto programa de expansão, que vem sendo executado pela atual administração, a Cia. Vale do Rio Doce transforma-se em uma das nossas maiores organizações econômicas. Nos Estados Unidos e na Europa o nome da Companhia já é de sobejamente conhecido e, o que é mais importante, verifica-se nos mercados exteriores vivo interesse no sentido de ser ampliado o nosso comércio de minério de ferro.

Em face de seu franco desenvolvimento, a Cia. Vale do Rio Doce vai ampliar suas possibilidades de produção, devendo chegar ao Brasil, no início do ano vindouro, o material que adquiriu na Europa e que lhe permitirá aumentar sua capacidade para 3.000.000 de toneladas.



Vetusta ruína da chaminé da casa de fundição de Ipanema, onde se reduziu primeiro o ferro brasileiro

CASA CAXIAS

ESPECIALIZADA EM UNIFORMES PARA AS CLASSES ARMADAS — ROUPAS PARA MONTARIAS — CINEMAS — TEATROS — HOTEIS — HOSPITAIS — BANCOS

ROUPAS PROFISSIONAIS EM GERAL

CONFECÇÕES E UNIFORMES "CAXIAS" LTDA.

Afaiaria Civil e Militar

RUA SENADOR DANTAS, 76-14º AND. — SALAS 1403/6 — TEL.: 22-2499
RIO DE JANEIRO



Nôlaciário de Interesse Militar

A Crise Internacional do Oriente Próximo

Gen. MANOEL IGNACIO CARNEIRO DE FONTOURA

Dentre as áreas periféricas do chamado núcleo eurasiano da "Ilha Mundial", expresso pelo geopolítico britânico Mackinder, inclue-se uma que, geográficamente, abrange uma enorme região continental, comprendendo, grosso modo :

- a Ásia Menor ;
- o Oriente Próximo ; e
- o Oriente Médio.

Neste sempre conturbado recanto do mundo, situado na bacia meridional do Sistema Orogênico Alpino, limitado pelo Cáspio, Mar Negro, Mediterrâneo Oriental, Mar Vermelho e Oceano Índico, encontra-se uma das áreas mais importantes do mundo, quer pelas possibilidades geoeconómicas, quer pelo aspecto histórico-cultural, quer ainda do ângulo político-internacional. Com efeito :

Do ponto de vista político-internacional, acotovelam-se mal, nesta região, os seguintes países, todos possuindo fortes contingentes humanos das respectivas populações com remotos ancestrais em raças, cujo antagonismo, via de regra, tem raiz nos tempos bíblicos : Turquia, Síria, Líbano, Palestina (Israel), Transjordânia, Egito, Iraque, Irã, Arábia, Kuwait (Sultanato), parte caspiana da Rússia e outros pequenos principados da orla indiana da península arábica.

Do ponto de vista histórico-cultural, não obstante, a maior ou menor aridez do solo, devido a um clima seco, naquela região enquadra-se uma das maiores áreas desérticas do globo, limitada por dois férteis vales — o do Nilo e o do Tigris-Eufrates (Mesopotâmia), nos quais a Humanidade aprendeu a Agricultura, fruto de pressão malthusiana sobre os meios de subsistência ; criou o Estado, por uma necessidade social ; e cunhou a Moeda para facilitar o câmbio de utilidades. Além disso, há assinalar duas excelsas criações do espírito, servindo uma para dar ordem às confusões do primitivo pensamento e outra para anotar e arquivar a experiência : o Monoteísmo, por obra da revelação, uma das formas de conhecimento, e a Escritura cuneiforme em argila, posteriormente simplificada com o alfabeto manuscrito em papiro, fruto do espírito prático de um feitor de minas, no Senai.

Do ponto de vista geoeconómico, concentra-se naquela zona da bacia subalpina uma das áreas petrolíferas mais importantes do mundo. São

interessados na política do petróleo do Hemisfério Oriental: diretamente, por serem produtores, em escala substancial, Irã, Iraque, Arábia, União Soviética e Kuwait; indiretamente, por terem seus respectivos territórios atravessados por oleodutos, Síria, Transjordânia, Líbano e Israel. A Turquia, além da vizinhança imediata das áreas produtoras, bem como dos oleodutos, é a guardiã do Estreito. E, finalmente, o Egito, situado do outro lado do Mar Vermelho, tem não pequena parcela de interesse, por ser não só produtor em pequena escala como também pelo fato de achar-se o Canal de Suez, embora internacionalizado, em território egípcio. Em si é Canal, no caso, é de importância relativa, visto a rota via Suez, que atravessa a Ilha Mundial, do Atlântico ao Índico, levar sobre a rota de Vasco da Gama, contornando o Cabo da Boa Esperança, a vantagem de menor extensão.

A geografia do petróleo, no Oriente Médio, mostra-nos que faz tempo que se instalaram e procuram ainda acomodar-se os interesses imperialistas da Rússia, Inglaterra, França e, ultimamente, dos Estados Unidos. A Rússia e a Inglaterra têm os interesses voltados para o Irã, cujo território está dividido em áreas de influência, uma ao Norte, russa, e outra ao Sul, inglesa, separadas por uma faixa livre. A produção do petróleo iraniano, em sua quasi totalidade, procede da área sul, onde a "Anglo Iranian" foi readmitida. A França tem concessão para extrair, refinar e transportar o petróleo Iraque. E os Estados Unidos, por intermédio da "Arabian-American" tem concessão para extrair, refinar e transportar o petróleo da Arábia, reputada a área melhor provida da preciosa mistura de hidrocarburetos.

A propósito dos recentes acontecimentos políticos internacionais do Oriente Próximo, que tanto afetaram a posição da Inglaterra, o presidente Eisenhouwer declarou que uma guerra naquela região, em face do perigo de generalizar-se, seria uma calamidade, visto a Europa Ocidental ficar privada de suas fontes de abastecimento de petróleo, onde seu consumo não cessa de crescer. Tal declaração, feita por pessoa investida de autoridade, como a do presidente dos EE.UU., na conjuntura, acentua a importância geopolítica do Oriente Médio na estratégia da política mundial. Podemos extrair desse evento conclusões, quanto à política do petróleo que, embora de âmbito geral, afeta o Brasil como produtor potencial de petróleo, visando à exportação, a saber:

1º) o provável propósito do governo de Washington de não lançar mão do que resta de reserva do petróleo estadunidense para abastecer a Europa a não ser para fins militares, como ocorreu na II Guerra Mundial;

2º) as reservas de petróleo americano, não estadunidenses, estão sensivelmente diminuídas, não se devendo procurar sobrecarregá-las com o abastecimento civil da Europa Ocidental;

3º) as agitações periódicas que ocorrem nos países do Oriente Médio estão ligadas ao problema do petróleo, como arma política destinada a criar dificuldade ao abastecimento da Europa Ocidental, cuja população tem nesse hidrocarbureto uma fonte de energia; e, finalmente,

4º) a permanente ameaça que pesa sobre os países do Oriente Médio de escaparem da influência Ocidental, por ação de agentes internacionais, que exploram, com base no subdesenvolvimento regional, velhíssimo antagonismo racial, visando a conflagrar a região.

O calendário assinala para esta época do ano, que coincide, no Oriente Médio, com o inicio da primavera, a festa da Páscoa, a qual se comemora em todo o Ocidente, associada à Aleluia, data festiva da Cristandade. O episódio bíblico da travessia do Mar Vermelho, realizado numa primavera, aproveitando a baixa mar ao refluxo das marés, máxima em certas fases do ciclo lunar, permitiu sua passagem "a pé enxuto" por um povo que fugia da escravidão, guiado por um caudilho excepcional. Sem dúvida, tal época é assás perigosa pelas recordações que evoca, fato que é confirmado pela atitude decisiva da Inglaterra, apoiada por outras nações, face à crise internacional, visando a impedir, ou melhor, adiar a guerra.

ATOS OFICIAIS

Leis, Decretos, Portarias e Avisos, de interesse geral para o Exército, publicados durante o mês de março de 1956 no "Diário Oficial"

DECRETO N. 38.778 — DE 27 DE FEVEREIRO DE 1956

Dispõe sobre a criação da Comissão Desportiva das Forças Armadas (CDFA) e dá outras providências.

("Diário Oficial" n. 31, de 1 de março de 1956.)

DECRETO N. 38.813 — DE 2 DE MARÇO DE 1956

Dispõe sobre unificação de Comandos de Regiões Militares e Divisões de Infantaria.

("Diário Oficial" n. 32, de 2 de março de 1956.)

AVISO N. 307 — DE 27 DE FEVEREIRO DE 1956

Tendo em vista o Manual C 22 — 5 — Ordem Unida — Tropas a pé — 1950 — 4^a edição — 1954, e a fim de uniformizar a instrução de Ordem Unida, mantendo a execução dos movimentos com a naturalidade e precisão preconisadas no referido Manual e nêle existindo três figuras explicativas (figuras 15, 1º tempo — 16, 1º tempo e 17, 1º tempo) que se afastam da verdadeira tradição, resolvo completar os textos a elas correspondentes, na forma abaixo e, assim, anular os erros das referidas figuras:

23 — MANEJO

a)

b. Ombro-arma (partindo da posição de sentido).

(1) 1º tempo — O homem, com a mão direita, ergue o fuzil e o conduz verticalmente para o lado esquerdo, com o cano voltado para a direita; apóia a soleira nas falanges e palma da mão esquerda, com o polegar por cima do talão, unindo a arma à articulação do braço esquerdo, que ficará estendido com as costas da mão para a frente. Nessa posição a coronha estará encostada à face anterior da coxa esquerda; não fica fora dos limites do corpo. (Fig. 15).

a. Apresentar arma (partindo da posição de ombro-arma).

(1) 1º tempo — suspender a arma na vertical, empunhando-a com a mão direita, até que esta fique na altura do ombro direito, o cotovelo afastado e para baixo; a coronha (talão) estará junto e na frente da coxa direita e a arma não deve ficar fora dos limites do corpo. A mão esquerda segura a arma por cima da bandoleira, de modo que a extremidade do polegar estendido ao longo do fuste, toque a parte superior da alça. (Fig. 16).

d. Descançar arma (partindo da posição de ombro-arma).

(1) 1º tempo — O braço esquerdo distende-se completamente e energicamente para baixo, en-

quanto a mão esquerda continua a sustentar a arma pela soleira ; guiando o cano para a direita ; ao mesmo tempo a mão direita vai segurá-la na altura do ombro, o contovelo ligeiramente voltado para baixo. Nessa posição a coronha estará encoestada à face anterior da coxa esquerda ; não fica fora dos limites do corpo (Fig. 17).

("Diário Oficial" n. 52, de 2 de março de 1956.) *

PORTRARIA N. 433 — DE 1 DE MARÇO DE 1956

O Ministro de Estado dos Negócios da Guerra, de acordo com o que propõe o Estado-Maior do Exército em seu Ofício n. 272-C, de 25 de fevereiro de 1956, resolve :

1 — Os Sargentos formados para a QMG-05-Sapador de Engenharia, imediatamente após a conclusão do Curso da EsSA, serão matriculados na EsIE, onde realizarão um Estágio de Complementação.

2 — O estágio de que trata o número anterior visa colocar o Sargento — Sapador de Engenharia — em condições de melhor desempenhar as funções previstas para as QMG 026 (Pessoal de Suprimento d'Água) e 027 (Operador de Máquina de Construção).

3 — A DGE deverá tomar as providências para que o estágio em tela seja iniciado a partir do próximo ano, obedecendo, em princípio, o seguinte :

a) Início : 2^a quinzena de janeiro ;

b) Duração : 10 (dez) semanas ;

c) Assuntos a tratar : Operação de Máquinas de Construção e do Equipamento de Suprimento d'Água.

("Diário Oficial" n. 53, de 3 de março de 1956.) *

AVISO N. 320 — DE 1 DE MARÇO DE 1956

Matrícula de praças

1. A fim de eliminar as possibilidades de equívocos que têm da-

do margem as matrículas de praças em desacordo com a legislação vigente, particularmente a Portaria n. 700-54, e que acarretam posteriores pedidos de mudanças de Qualificação Militar, resolvo determinar que :

(1) Os Comandantes de Zonas Militares, Diretoria de Aperfeiçoamento e Especialização e de Estabelecimentos de Ensino do Exército, só poderão autorizar matrícula de praças, já qualificadas, em Cursos de Aperfeiçoamento ou Equivalentes e de Extensão, após consulta à Diretoria Geral do Pessoal sobre a Qualificação Militar em que estão as mesmas qualificadas.

(2) Qualquer matrícula realizada em desacordo com as normas vigentes com o presente Aviso, será nula, cabendo a responsabilidade ao Comandante da Unidade, à autoridade que deferiu o pedido e ao Comandante da Escola ou Curso.

2. Recomendo, tendo em vista facilitar a colaboração entre os diferentes Comandos, Repartições e Estabelecimentos, que os pedidos de informações sejam feitos pela via mais rápida e diretamente à Diretoria Geral do Pessoal, pelos Comandantes de Unidades, Zonas Militares, Diretoria de Aperfeiçoamento e Especialização ou Escolas e Cursos.

3. As autoridades acima especificadas só deverão dar andamento ou despacho, levando em consideração as informações da Diretoria Geral do Pessoal, Repartição encarregada da fiscalização das normas sobre a Qualificação Militar de praças, ficando proibido matrículas de candidatos pendentes ainda de esclarecimentos.

("Diário Oficial" n. 53, de 3 de março de 1956.) *

AVISO N. 351 — DE 7 DE MARÇO DE 1956

1. Tendo em vista normalizar progressivamente o gozo das férias que, por necessidade de segurança pública, haviam sido suspensas em novembro último, resolvo restabelecer, a partir da presente data, a

concessão das mesmas relativas ao ano de 1954, aos militares que contem pelos menos um ano de efetivo serviço nas respectivas guarnições, observadas as seguintes normas gerais:

a) em cada Unidade, Repartição ou Estabelecimento, os militares com direito às férias ora estabelecidas serão divididos em turmas, de modo que os efetivos em férias jamais excedam às seguintes proporções em relação aos efetivos disponíveis:

1/2 dos oficiais superiores;
1/3 de capitães e subalternos;
1/2 de subtenentes;
1/3 de sargentos e cabos.

b) as férias só poderão ser gozadas fora das respectivas guarnições mediante autorização do Ministro da Guerra.

2. As férias correspondentes a 1954, a que fazem jus os Senhores Oficiais-Generais, serão concedidas por ato do Ministro da Guerra.

3. Continuam suspensas as férias referentes ao ano de 1955.

(*"Diário Oficial"* n. 57, de 8 de março de 1956.)

AVISO N. 324-D/2-A, DE 2 DE MARÇO DE 1956

Tendo em vista estimular autores de boa categoria e ao mesmo tempo prestar justa homenagem ao grande brasileiro que muito fez pelo Exército, institui o Prêmio anual "Pandia Calógeras", de Cr\$..... 50.000 (cinquenta mil cruzeiros), na Biblioteca do Exército, destinado ao autor ou autores da melhor obra sobre estudos nacionais.

O prêmio acima correrá por conta da verba orgântaria competente e sua execução obedecerá a instruções a serem baixadas.

(*"Diário Oficial"* n. 57, de 8 de março de 1956.)

AVISO N. 358 — DE 9 DE MARÇO DE 1956

Em maio próximo, consoante prescrição estatutária, deverá o Clube Militar proceder às eleições binais para renovação de sua Diretoria,

convocando ao prélio a totalidade dos associados, não só desta Capital, como de todas as guarnições militares do País.

Sendo a primeira vez que tal ocorre no transcurso de nossa gestão na Pasta da Guerra, julgamos de dever dirigir-mo-nos a todos os dignos camaradas do Exército para lhes transmitir, de modo claro e simples, as diretrizes que nos trazemos, face ao embate democrático que se aproxima.

Como Ministro da Guerra nos manteremos em atitude de completa isenção, a fim de assegurarmos inteira neutralidade da Administração do Exército em todo o processo eleitoral, vedando qualquer interferência oficial de apoio ou oposição às candidaturas que se venham a apresentar ao sufrágio dos associados e proibindo nos quartéis, estabelecimentos e repartições a propaganda ou o aliciamento de votos para quaisquer chapas em horas de trabalho ou por elementos estranhos.

Associação de altas e nobres tradições, onde a família militar encontra o sadio ambiente social, cultural e benéfice a que faz jus, devemos, a exemplo das gerações que nos precederam, tudo fazer porque cada vez mais se aprimore a consecução dos elevados objetivos colimados pelo Clube: a harmonia, a cultura e o bem-estar de nossa classe.

Ao invés de estimularmos rivalidades e discordâncias estériles, quando não nocivas à união e ao fortalecimento dos laços de sã camaradagem que nos entreligam, tudo envidemos para manter alto o clima da pugna de rotina para renovação da Diretoria, impedindo que as paixões políticas se infiltrem entre nós, abstando, sem qualquer benefício para o Clube, o ambiente de convívio de nossas famílias.

Afirmamos, à puridade, que, qualquer chapa regular e corretamente eleita, só encontrará, da parte do Ministro da Guerra apoio e aplausos, a fim de que possa, isenta de partidarismo e imune às questões políticas, arcar com as responsabi-

lidades que sua missão exige em prol dos associados.

("Diário Oficial" n. 59, de 10 de março de 1956.)

* * *

LEI N. 2.745 — DE 12 DE MARÇO DE 1956

Dispõe sobre os padrões de vencimentos e as referências de salários dos servidores civis da União e dos Territórios, e dá outras providências.

("Diário Oficial n. 61, de 13 de março de 1956.)

* * *

PORTRARIA N. 544 — DE 17 DE MARÇO DE 1956

O Ministro de Estado dos Negócios da Guerra, considerando que:

— vários atos ministeriais foram baixados por proposta do Estado-Maior do Exército, visando regularizar a situação irregular de Sargentos, no exercício das funções correspondentes à QMG-19-Polícia, sem que tenham surtido os efeitos desejados;

— o reduzido número de Sargentos interessados na realização do Curso para habilitação à QMG-19-Polícia, é resultante das dificuldades de acesso nesta QMG e acarreta a existência de grande número de claros nas Unidades de Polícia;

— há necessidade de preencher os claros existentes, porque estão causando sérios prejuízos à instrução e ao serviço das Unidades;

— as Unidades de Polícia mais se assemelham às Unidades de Infantaria pela organização, dotação de material, instrução e emprego;

— o reduzido número de Unidades de Polícia, mesmo se levando em conta os Núcleos de Companhias e as Unidades sem efetivo, não justifica a existência de uma QMG de Polícia;

— a autorização para mudança de qualificação, prevista pelo Aviso número 829-D-3-A, de 1 de outubro de 1954, não conseguiu melhorar a situação presente, resolve, de acôr-

do com o parecer do Estado-Maior do Exército:

1. Extinguir a QMG-19-Polícia, constante das Normas Gerais para a Qualificação Militar de Praças, aprovadas pela Portaria n. 700, de 11 de novembro de 1954.

2. Considerar as QMP — 074 — Pessoal de Investigação, 075 — Polícia de Pessoal e 076 — Polícia de Trânsito incluídas na QMG — 07 — Infante, todas das "Normas" acima referidas.

3. Reincluir, nas QMG específicas das Armas a que pertenciam, todas as praças atualmente servindo nas funções da extinta QMG — 19 — Polícia.

4. Permitir que os Sargentos oriundos de outras Armas e atualmente na QMG — Polícia, permaneçam nas Unidades de Polícia, se o desejarem, até que sejam promovidos nas QMG para as quais retornaram.

5. Considerar obrigatória, e como sendo de extensão, o Curso de Formação de Graduados de Polícia, para os Sargentos qualificados nas outras QMP da QMG — 07 — Infante, que queiram ser transferidos para qualquer das qualificações específicas das Unidades de Polícia, mesmo que sejam possuidores do Curso de Aperfeiçoamento de Sargentos de Infantaria.

O Curso de Formação, referido neste item, funcionará nas Unidades de Polícia da Capital Federal, São Paulo, Recife e Pôrto Alegre, sob o controle e fiscalização dos respectivos Comandos de Zonas Militares, sediadas nestas Guarnições.

("Diário Oficial" n. 68, de 21 de março de 1956.)

* * *

AVISO N. 402 — DE 24 DE MARÇO DE 1956

Aumento do Quadro Social da Fundação Osório

1. A Fundação Osório é uma instituição destinada a educar, instruir, vestir, alimentar e abrigar as orfãs de militares de terra, mar e ar.

2. Para esse fim de benemerência social, recebe do Estado, por intermédio dos Ministérios Militares, uma subvenção proporcional ao número de meninas internadas no Educandário por conta de cada Ministério.

3. Essa subvenção é comprovadamente insuficiente para atender a todos os seus encargos, e suas rendas próprias são limitadas aos juros bancários e de apólices inalineáveis da Dívida Pública, às mensalidades de um pequeno número de alunas contribuintes, que não pode ser aumentado por falta de acomodações, e às contribuições de sócios da Fundação.

4. Esta última fonte de renda é a única que pode e deve ser aumentada, sendo a arrecadação atual inferior a um décimo da que poderia ser, sem sacrifício pecuniário dos sócios que por espírito de

classe e humanitário, poderiam cooperar nessa obra de assistência em prol das órfãs.

5. Em consequência, recomendo a todos os Comandos e aos chefes das demais unidades administrativas, que dêm a mais ampla divulgação deste Aviso e se esforcem no sentido de angariar o maior número possível de sócios para a "Fundação Osório".

6. A contribuição mínima é de Cr\$ 5,00 para Oficiais e Cr\$ 3,00 para as praças. Tais contribuições deverão ser remetidas, trimestralmente, à Fundação Osório, mediante cheques bancários, da Caixa Econômica Federal, em vales postais ou em dinheiro.

7. Autorizo os descontos, em folha, das importâncias destinadas à Fundação Osório.

("Diário Oficial" n. 74, de 28 de março de 1956.)



FÁBRICA DE LUSTRES

EM BRONZE, METAL E FERRO BATIDO
PLAFONS E APLIQUES

ACEITAMOS ENCOMENDAS

LEOPOLDO ROTH

RUA EVARISTO DA VEIGA, n. 126

Telefone : 22-6726

REFORMAS EM GERAL



COLABORAM NESTE NÚMERO :

Dr. José Maria de Alkimin.
 Gen. G.N. Tuck (EE.UU.).
 Cel. S.L. Marshall (EE.UU.).
 Gen. Ignácio José Veríssimo.
 Cel. Annibal Barreto.
 Cel. Manoel Joaquim Guedes.
 Ten.-Cel. Gerardo Lemos do Amaral.
 Ten.-Cel. Sículo Perlingeiro.
 Maj. Elber de Mello Henriques.



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 — 1956