

A Defesa Nacional



FEVEREIRO
1 9 4 8

NÚMERO
4 0 5

Coronel **RENATO BAPTISTA NUNES** Diretor Presidente
Coronel **ARMANDO VILANOVA P. DE VASCONCELOS** Diretor Secretário
Major **BELLARMINO NEVES GALVÃO** Diretor Gerente
Major **JOSÉ CODECEIRA LOPES** Auxiliar
1.º Ten. **DIÓGENES VIEIRA SILVA** Auxiliar

A DEFESA NACIONAL

Fundada em 10 de Outubro de 1913

Ano XXXIV

Brasil — Rio de Janeiro, FEVEREIRO de 1948

N. 405

SUMARIO

Editorial	3
ASSUNTOS DE CULTURA PROFISSIONAL	
Centros de adestramento militar — General T. A. Araripe	7
Pontes de equipagem — Cel. Renato B. Nunes	13
Organização de uma sessão de instrução — Cap. Newton Franklin do Nascimento	15
A transportabilidade aérea da Divisão de Infantaria — Trad. Major Paulo de Queiroz Duarte	19
Defesa contra ataques aéreos no teatro de operações — Maj. José Campos de Aragão	27
Algumas idéias sobre a articulação da divisão de cavalaria — Maj. Arold Ramos de Castro	31
O "cartão do pontoneiro" — Maj. Samuel A. A. Corrêa	37
O disfarce no mar — Trad. — Cap. Leonino Junior	49
O concurso de admissão à E. E. M. — Maj. Paulo Enéas F. da Silva	57
Oficiais para o exército regular — Trad. — Cap. A. Werner	75
O tiro das metralhadoras — Cap. Moura Netto	83
A linha de fogo na guerra — 1.º Ten. Germano Seidl Vidal ..	91
ASSUNTOS DE CULTURA GERAL	
Formação dos quadros e fusão das armas — Trad. — Ten. Cel. Altair Franco Ferreira	107
O problema dos transportes no Brasil — (Ensaio para determinação de suas equações gerais) — Gen. Juarez F. Távora	121
GEOGRAFIA E HISTÓRIA MILITAR	
A reconstituição da batalha do Passo do Rosário — Maj. Souza Junior	139
O problema danubiano — Trad. Cap. Carlos de Meira Mattos ..	151
OPINIÕES DIVERSAS	
Recuperação dos aspirantes a oficial da reserva da 2.ª classe, incluídos na reserva com 2.º sargentos — 1.º Sgt. Luiz Marques Moreira	167
A serviço do exército e nada mais ... — Maj. Felicíssimo de Azevedo Aveline	173
ASSUNTOS DIVERSOS	
Notícias Militares	177
Informações militares	179
Cooperativa Militar Editora e de Cultura Intelectual "A Defesa Nacional" Ltda.	181
Noticiário & Legislação	197
O governo Adhemar de Barros dá transportes a São Paulo ..	212

EDITORIAL

O alto custo da vida atual redunda em severas limitações para os que vivem de vencimentos fixos e, muitas vezes, os leva ao extremo de agruras que não passam despercebidas nem mesmo aos alheios às suas fileiras. Cria, assim, circunstâncias apontáveis como um dos fatores de desinteresse pelas profissões que, como a militar, não permitem exercício simultâneo de mistéres outros e consequente aumento de ganho. E, repercutindo tão profundamente, acarreta intrincadíssimo problema para todos os escalões administrativos, de vês que os constrange a proporcionar remuneração maior, justamente quando se vêm mais compelidos a maior exploração das fontes de renda, os gastos se impõem e a redução de despesas surge como necessidade implacável. O constante apelo daqueles escalões à solução de concederem aumento de vencimentos e, ao mesmo tempo, solicitarem novos encargos, evidência de sobejo que, embora reconhecendo o peso das aflições de seus contribuintes, não encontram margem para atendê-las sem compensação, dado o imperativo de equilíbrio de despesa e receita.

Observa-se, portanto, que os escalões administrativos, embora apegados ferrenhamente à ideia de não onerar, têm sua resistência alquebrada pela força inelutável daquele imperativo. E esta observação ocorre-nos agora, quando a administração desta Revista, perfeitamente integrada nas necessidades dos camaradas, e convencida dos sacrificios que para todos representa um aumento de preço da assinatura, não encontrou outro caminho senão recorrer ao mesmo.

Sem oficinas próprias, não obstante especular o mais baixo preço, de ha muito chegara à contingência de pagar oito cruzeiros por volume pelo qual cobrava apenas cinco. E esta situação, sustentada graças não só aos anunciantes como também a um adiantamento concedido pelo Exmo. Sr. Ministro, tinha que vir a tornar-se insustentável, alicerçada que era em falsas bases, de vês que os anunciantes não representam auxílio de valôr invariável e o adiantamento tem significação de empréstimo. Foi o que ficou evidenciado na última reunião havida em 1947, quando a administração se viu impossibilitada de persistir em sua resistência e, ante as alternativas de decretar impossível a sobrevivência da Revista, de alterar-lhe o feitio, de solicitar ajuda ministerial ou de aumentar o preço da assinatura, optou por esta última, dada a impraticabilidade da ajuda ministerial ante as medidas de economia que se impuzeram todos os órgãos do poder público e considerada a imperiosidade de manter, com sua forma atual, sóbria e substanciosa, esta Revista militar de valor em tudo idêntico ao das similares dos mais adiantados paizes do mundo.

A decisão dos diretores desta Revista ante a força avassaladora das duras contingências da vida atual representa, pois, o término de uma luta que se vinha processando ha tempos. Mas não havia por onde fugir à derrota, e, sendo assim, com o acabrunhamento dos vencidos, restava apelar para a compreensão dos camaradas, expondo-lhes francamente fatos e propósitos e lhes pedindo encarassem o acréscimo de preço como absolutamente necessário à sobrevivência de nossa Revista.

Em situação análoga, não temos dúvida, cada um dos camaradas seria impellido a solução análoga. E por isto mesmo, a administração sentiu forças não só para vencer enorme constrangimento como também para depositar confiança na compreensão e no desprendimento dos camaradas. Nossa Revista sobrevive, ufana de seu próprio valor, mais uma vez comprovado pelo sacrifício que mereceu de seus assinantes.



GENERAL JOÃO LUIZ MONTEIRO DE BARROS

Nascido a 20 de dezembro de 1893. Praça de 21 de setembro de 1911 e Aspirante a Oficial em 2 de abril de 1917. Era engenheiro civil e militar, bacharel em matemática e ciências físicas. Exerceu várias comissões técnicas de sua especialidade, dentre as quais se destacam como mais importantes a de Construção da Grande Usina Hidro-Elétrica de Bicas do Meio no Município de Itajubá, a cargo da Comissão Construtora da Fábrica de Trolly em Piquete; construção da moderno Forte do Munduba da defesa do Porto de Santos, cuja remodelação ficou a seu cargo; participou da Comissão de Obras e Fortificações do Extinto D. E. e Distrito de Artilharia de Costa; professor da Escola Militar onde sempre se distinguiu por sua grande capacidade técnica, inteligência, energia e qualidades morais aprimoradas. Promovido pelo princípio de merecimento, chegou ao Generalato no Q. T. E. em 24 de junho de 1946, assumindo o posto de Diretor da D. O. F., onde brutal acidente de automóvel o vitimou no dia 2 de fevereiro de 1948, privando o Exército de sua operosa atividade. Era Comendador da Ordem do Mérito Militar, e possuía a Medalha de Ouro, Excessivamente modesto, dotado de um senso prático e de utilidade acentuados, e de grande personalidade, o Gen. Monteiro de Barros deixa um exemplo fecundo de virtudes e de amor ao Brasil, que o Exército saberá apreciar e guardará com respeito e veneração.



GENERAL ALVARO PRATI DE AGUIAR

Nasceu a 8 de fevereiro de 1899. Praça a 1.º de março de 1916 e Aspirante a Oficial em 17 de dezembro de 1918. Todas as suas promoções foram obtidas pela principal do merecimento. General da Brigada a 29 de outubro de 1946. Possui os cursos de Aperfeiçoamento e de Estado Maior. Exerceu a função de Adido Militar na Colômbia onde destrutava de excepcional situação. Instrutor da Escola de Estado Maior por ocasião da Missão Militar Francesa. Como Coronel dedicou-se à reorganização de nosso sistema de fortificações, integrando a Comissão Técnica do extinto Distrito de Costa. Graças à sua inteligente atuação, o Exército criou o Serviço Especial de Minas Controladas. Oficial culto, estudioso, com grande tirocínio das funções de Estado Maior, foi nomeado Comandante da Escola Militar de Rezende, onde a morte o surpreendeu. Comendador da Ordem do Mérito Militar, Cavaleiro da Legião de Honra da França, Grande Oficial da Ordem Militar de Aviz de Portugal, e da Ordem Boicó da Colômbia. Era um dos chefes mais jovens e ilustres do Exército cujo perfil constituía sensível lacuna dentro a galeria de seus valores morais e intelectuais. A Defesa teve no General Prati um amigo e brilhante colaborador, dirigindo nos anos de 1938-1939 a Seção de Artilharia de Costa.

Centros de Adestramento Militar

Pelo Gen. T. A. Araripe

Não deve ter passado desaperccebido ao meio civil a actividade annunciada em tôdas as regiões militares, no fim do ano de instrução. Graças à impulsão do Ministro da Guerra e directrices do Estado-Maior, organizaram-se e vão sendo executados nessas regiões, exercícios de cooperação das armas em que tomam parte grupamentos de forças de várias Armas. Esses exercícios, a que o vulgo dá o nome de manobras, representam, no ano que corre, notável esforço da administração da Guerra e dos comandos das Grandes Unidades. Não lutam estes apenas com a fraqueza de efectivos, reduzidos por medidas de estric-ta economia. Têm contra si a ausência de campos de instrução adequados aos exercícios de algum vulto, principalmente quando neles houver lugar para tiros reais de tôdas as armas.

Aqui no Distrito Federal são notórias as dificuldades que só a vontade e a energia do General ZENÓBIO DA COSTA souberam vencer. Na ausência de campo adquado onde pudesse fazer actuar maior parte das tropas sob seu comando, ele procurou ultilizar os mais satisfatórios, na região da antiga Fazenda Caxias, sôbre a estrada Rio- S. Paulo. Todos imaginam as restrições que um terreno lavrado, cercado, com inúmeros sitiantes, oferece ao movimento, às operações e ao tiro das tropas e principalmente das tropas blindadas. Os jornais do Rio têm divulgado a série de medidas com que o comandante da Zona Militar Leste procura sanar os prejuí-zos que possam advir para os sitiantes da zona de exercicio. Acresce também que nem sempre esses terrenos se prestam à actuação de grandes efectivos e à natureza das operações que se deseja praticar.

O que acontece no Rio, apesar de haver o Campo de Instrução de GERICINÓ, já por si quase interditado para certa espécie de tiros e para unidades de efectivo maior que batalhão, é o que se dá em REZENDE, onde os terrenos destinados à instrução da Escola Militar são já muito reduzidos para as necessidades dessa instrução.

Nenhuma região militar e nenhuma guarnição possui um campo de instrução, mesmo em condições medíocres.

Quase sempre se apela para a boa vontade dos proprietários e fica-se sujeito aos prejuízos que a utilização dos campos acarreta: — estragos das plantações, fogo nos pastos, danos no gado, etc. Além do que, raramente se consegue a área necessária aos exercícios com o efectivo desejado.

O único terreno que compreende grande extensão vantajosa, sob certos aspectos, é o da Coudelaria de SAICAN. Este compreende uma grande área. Ele tem sido utilizado algumas vezes para grandes exercícios, embora exijam grandes deslocamentos e tenha o inconveniente de estar na sua grande parte arrendado a particulares.

No período da guerra foi projectado e teve início graças ao General NEWTON CAVALCANTE, o Campo de Instrução de Engenho da Aldeia. Foi uma concepção bem orientada, mas infelizmente a execução foi interrompida tão logo aquele chefe deixou o comando da 7.^a Região Militar e ter desaparecido a ameaça contra o Nordeste brasileiro.

É sabido que sem campos de instrução adequados não é possível fazer a preparação da tropa para a guerra.

Os exércitos europeus de antes da guerra muito se preocupavam com o problema dos campos de manobras e alguns eram mesmo notáveis. Contudo, bem sabemos da preocupação das autoridades quando eram obrigadas a utilizar os terrenos particulares com plantações. E isso acontecia quase sempre. Nos Estados Unidos, os campos de instrução tiveram uma organização perfeita e completa. Eles foram um dos elementos essenciais da preparação dos exércitos da vitória.

O vulto e a intensidade dessa preparação para a guerra conduzem, e entre inúmeras outras medidas, à organização de grandes Centros de Adestramento, em que se reúnem todos os recursos para a formação eficiente, não só dos elementos individuais, oficiais, sargentos e especialistas, como o treinamento das grandes unidades, em situações muito semelhantes às que terão em caso de guerra.

Esses Centros de adestramentos não poderão ser improvisados na eclosão da crise; deverão existir desde o tempo de paz, com a totalidade, ou quase totalidade de seus meios e aparelhamentos.

Na base de qualquer reestruturação das Forças Armadas devem estar a concepção e a realização desses Centros e con-

sequente modificação do estacionamento de muitas de nossas atuais unidades.

O Centro da adestramento comportará : —

- campo de instrução;
- aquartelamentos;
- residências;
- instalações complementares;
- instalações urbanas indispensáveis à vida do Centro.

Para esses diferentes elementos podemos tomar como paradigma qualquer um dos "Fortes" do Exército Norte-Americano e especialmente os "Forte Bragg", "Forte Benning" e a própria Escola de West Point.

São organizações completas e que atendem perfeitamente à sua finalidade.

Só se justificará, na verdade, a existência desses "Centros" se forem dotados, de maneira integral, com todos os elementos, pois, é condição essencial que tenham a auto-eficiência.

A área total dos Centros de Adestramentos deve aproximar-se de 15 x 40 Km. A título de exemplo, lembramos que nos Estados Unidos da América alguns campos têm quase 2/3 da superfície do nosso Distrito Federal.

De facto, ela deve : -

- permitir exercícios de campanha, com tiros reais de todo o armamento moderno, para uma Divisão de Infantaria motorizada e uma Divisão Blindada, no mínimo;
- ter base e campos de pouso para a aeronáutica;
- ter terrenos para a acção de fogo da aviação (bombardeios e ataques com armas leves);
- ter terrenos para exercícios de pára-quedistas e planadoristas, em cooperação com outras Armas;
- ter cursos d'água para exercícios de transposição;
- ter possibilidades para o rolamento do material motorizado e blindado pesado, em circunstâncias diversas, principalmente quando esse material não deve trafegar nas estradas de rodagem, sob pena de danificar estas.

Principalmente atendendo ao caso da instrução das unidades motorizadas e blindadas, é que se impõem os campos de adestramento, por isso que essas unidades só poderão ser exercitadas em terrenos reservados.

Na disposição dos aquartelamentos, das residências, das instalações e mesmo dos locais de exercícios, é preciso considerar o ponto de vista urbanístico, a necessidade de evitar as aglomerações simétricas em excesso, a necessidade de previsão para o crescimento e ampliação de certos órgãos.

Devemos lembrar-nos que a disposição de certos quartéis nossos tem dificultado a sua ampliação, toda vez que a nova organização e os novos efectivos impõem aumentos.

As áreas desses Centros poderão, além disso, ser arrendadas como pastagens; em outras poderão ser cultivadas para benefício da própria tropa.

Na localização desses Centros será preciso atender:

- às zonas em que será mais conveniente reunir e instruir grandes unidades, na mobilização;
- às zonas em que as condições de vida são favoráveis, principalmente quanto ao clima, às comunicações;
- às zonas em que houver campos baratos e pouco propícios à agricultura.

A administração da guerra, por intermédio do Estado-Maior do Exército vem estudando este problema há muitos anos, embora ainda não o tenha encarado com a amplitude aqui lembrada.

Nos Estados de Minas, Rio, S. Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul não é difícil encontrar a localização ótima para estes Centros, em zonas ainda não aproveitadas.

O planejamento para essa realização deve visar a execução gradativa e metódica. Adquirida a área, nas dimensões máximas desejadas e nunca menor, a construção das instalações será feita por partes e na medida dos trabalhos irão sendo transferidos para esses Centros os aquartelamentos das unidades.

No fim de três ou quatro anos teríamos reunido em cada Centro de Adestramento, no mínimo um grupamento tático completo..

Além disso, o Centro disporia de instalações sumárias para alojar durante certo período as unidades que estivessem aquarteladas fora do mesmo.

A reunião de tropas no mesmo aquartelamento traz vantagem à instrução, muito mais intensiva, maior cooperação entre as Armas, para a coesão da tropa e até mesmo para a manutenção da ordem interna. As unidades, instaladas nestes Centros, não estarão, sujeitas à ação dissolvente das grandes cidades e, em caso de necessidade de sua intervenção para manter a ordem, teriam meios de transporte rápidos para intervir a tempo. Bastaria que não ficassem muito afastadas dos grandes centros de governo das diferentes unidades da federação..

Em muitos casos, haverá vantagem de retirar as unidades encravadas nas grandes cidades. A venda de seus quartéis, por demais valorizados, daria para cobrir a despesa da aquisição dos campos e para as primeiras construções essenciais.

É o caso, por exemplo, de S. Paulo, Curitiba, Belo Horizonte e Juiz de Fora, onde os terrenos de propriedade do Ministério da Guerra seriam disputados pelos meios civis, dada a sua localização.

Em relação à Capital Federal, a criação de Centros de Adestramento no Vale do Paraíba, ou em certas zonas do Sul de Minas poderia desafogar o Distrito Federal de grande massa de oficiais e praças, principalmente se estes Centros se destinarem às Escolas de Estado-Maior do Exército e da Aeronautica, de Aperfeiçoamento de Sargentos, e às Unidades-Escola.

No nosso entender, seria de grande acerto que a orientação aqui lembrada e que vem ocupando a atenção da administração da guerra, começasse a ter execução pelo Centro de Adestramento da Escola de Rezende, (X) tão precisado de uma grande área e de instalações de instrução e pelos Centros de Adestramento das Escolas e Unidades-Escola.

No Exército, todos estão convencidos de que não é possível adiar a solução desse problema, se é que desejamos ter tropas preparadas para a guerra e não apenas tropas policiais.

(X) — Nota da Redação :- Lembramos, a propósito, a possibilidade de utilização, com essa finalidade, da Fazenda do Chapadão, em Campinas, S. Paulo, já de propriedade do Ministério da Guerra e onde está sendo construída a Escola Preparatória.

PONTES DE EQUIPAGEM

Col. RENATO B. NUNES

Apesar das voltas que o mundo tem dado, e das muitas que continuará a dar, há uma verdade que permanece evidente: é a de que "ninguém é mais bem servido do que por si próprio." Aplicado o prolóquio às cousas da guerra, isto quer dizer que só se pode ter a segurança de poder dispor do material de guerra indispensável, em tempo e quantidade satisfatórios, quando se é capaz de produzi-lo com os recursos próprios.

A aquisição "no momento oportuno", não é solução porque, em primeiro lugar, ninguém pode saber qual seja esse momento oportuno; e depois, onde comprar? com que pagar? como transportar? o mar estará livre? etc., etc. ...

É claro que outra solução não haverá com relação àquilo que não se pode fabricar no país, mas, o material orgânico, por assim dizer, aquele com que os exércitos devem poder marchar amanhã para a guerra, esse nunca deve faltar, sob pena de incidir-se em desastres irreparáveis, porque nem sempre se poderá contar com forças aliadas, para irem *aguentando a mão*, enquanto procuramos corrigir aodadamente as imprevidências acumuladas durante largos anos.

Há problemas cuja solução se adia indefinida e incompreensivelmente em nosso Exército: o das pontes de equipagem é um deles, e talvez, o mais antigo.

E' que para tal protelação concorre ainda a observância de um outro ditado: "o melhor é o inimigo do bom".

Vivemos a sonhar sempre com o melhor, e enquanto o tempo passa deixamos de fazer o bom. Entretanto, os pontões da equipagem francesa adquirida pelo Exército tinham na sua chapa de fabricação a data 1902, e com elles a França fêz sua guerra vitoriosa de 1914-1918.

Eramos tenente pontoneiro em 1918, quando o saudoso e dinâmico General Alberto Cardoso de Aguiar nos encarregou de projetar e construir a primeira ponte de equipagem de meios-pontões construída no Brasil. Ela aí está, e embora nunca tenha passado de um *tipo de experiências*, pelo menos demonstrou um facto: é que mesmo naquela época de dificuldades de material de após guerra, e com operários não especializados, como eram os do nosso Arsenal de Guerra, é possível construir no Brasil, e por preço muito inferior ao da aquisição no estrangeiro, as equipagens de pontes de pontões de que o Exército continua desprovido.

Estaremos agora deslumbrados com a miragem dos barcos de borracha pneumáticos? Pode-se pensar que num clima como o nosso seja possível conservar em boas condições um material dessa natureza, quando os pontões metálicos são eternos?

Seja como fôr, o que é certo é que, dotados de recursos industriais incomparavelmente superiores aos existentes em 1918, limitamo-nos a repetir numa fábrica do Paraná, a mesma demonstração realizada há 30 anos: — que é possível fabricar no Brasil nossas equipagens de pontões, e a continuar no regime de possuir um tipo de experiência que até hoje não logrou ser experimentada segundo um programa completo e concludente de provas.

Por que não fazê-lo? Por que não iniciar, desde que tais provas revelem o que é preciso modificar no tipo de experiência, a fabricação imediata de, pelo menos, duas equipagens por ano, o que não pesará sensivelmente em qualquer orçamento militar.

Mas, desde logo é preciso prevenir: que se encarregue dessa incumbência o órgão técnico competente, e nunca as comissões especiais tão do nosso agrado, e que acabam morrendo de inanição e improdutivas, como frequentemente tem acontecido, inclusive com algumas que foram encarregadas de resolver o problema das pontes de equipagem.

Continuemos a sonhar com as maravilhas do material americano, mas, enquanto sonhamos, vamos fabricando as nossas, para não nos arriscarmos a despertar um dia atarantados, de um sonho que bem pode transformar-se num terrível pesadelo.

Organização de uma sessão de instrução

(Pelo então Capitão Newton Franklin do Nascimento).

I. TIPO DA SESSÃO DE INSTRUÇÃO

Trata-se de apresentar uma peça do 75 montado e fazer uma demonstração do serviço da mesma a uma turma de recrutas, ainda na fase preliminar de seleção.

Tal demonstração assume grande importância, pois se trata de mostrar aos conscritos o "quadro" em que terão de trabalhar durante todo seu tempo de serviço na caserna, procurando-se proceder de acôrdo com os *princípios gerais* enunciados nos regulamentos vigentes e que se resumem no seguinte : -

- 1.º) — repetir;
- 2.º) — perguntar os pontos essenciais;
- 3.º) — passar do conhecido ao desconhecido e do simples ao complexo;
- 4.º) — descobrir e averiguar;
- 5.º) — agir sôbre a sensibilidade de cada um.

II. — MODO DE PROCEDER

O instrutor que vai apresentar a seus homens uma peça do 75 montado, não deve começar pela descrição detalhada do material, seguida de dados numéricos, cujo valor os homens desconhecem completamente.

O caminho mais certo a seguir, consiste em aproveitar este *primeiro contato*, para imprimir definitivamente, no espírito dos homens, algumas noções bem nítidas e escolhidas de antemão.

Para isso, qual a *idéia principal* em que se deve inspirar o instrutor? É a de que a peça é um aparelho coletivo que exige o concurso de vários homens para fazê-lo funcionar e que representa a *célula primordial* da artilharia.

Reunida, diante dos recrutas, uma guarnição composta de soldados antigos, o instrutor faz com que o Cmt. da Peça mande guarnecer e formar guarnições, pegar e atracar a palamenta, etc., e pergunta coletivamente: -

- Como se chama este órgão que temos diante de nós?
- A maioria responderá logo que é um canhão, pois, além dos soldados antigos, muitos recrutas já tiveram, de certo, a oportunidade de vê-lo, ou mesmo, observá-lo no parque, ou fóra dêste.
- Para que serve o canhão?
- Para lançar projetis. Esta pergunta, como as que lhe vêm abaixo, sómente serão respondidas pelos soldados antigos, mas certamente, para os recrutas mais atilados, elas servirão para *alertar-lhes o subconciênte*.
- Quantos homens são necessários, nesse material para o fazer lançar projetis?
- Nove (9) homens, que estão em fôrma. (o C. P. contá-os para os recrutas).
- Quais as funções? — Esta pergunta causará embaraço, ou talvez silêncio. Mas o instrutor desbordará a questão determinando que o Cmt. da Peça dê um Comando para a abertura de fogo e em seguida passe a analisar a função de cada operador.
- Por exemplo, o C. P. poderá explicar o seguinte:
- A guarnição da Peça compõe-se de: -

- 1.º) — Um Comandante, ao qual os demais obedecem, é denominado o Cmt. da Peça;
- 2.º) — um apontador, encarregado de colocar a Peça na direção em que se quer atirar;
- 3.º) — um conteirador, encarregado de auxiliar o apontador a colocar a Peça em direção;
- 4.º) — três municidores, encarregados de prepararem os projetis com que o canhão deve atirar;
- 5.º) — um carregador, destinado a colocar o projétil dentro da peça;
- 6.º) — um atirador, cuja função é disparar a Peça, para lançar o projétil no espaço, e assim, objetivamente, continúa a demonstração que se tinha em vista.

Será necessário, para maior segurança, decompor tôdas as funções cuidadosamente e executá-las em tempos mais lentos do que os normais.

Além disso, será também necessário que haja uma *preparação cuidadosa do exercício*, para que os executantes façam uma demonstração cabal de cada uma das funções.

Finalmente, por uma *associação de idéias* lógica e natural, poder-se-á fazer uma ligeira demonstração dos tipos de projetis lançados pelas Peças, procurando chamar, em particular, a atenção dos recrutas à côr dos mesmos.

III. — EXECUÇÃO DA SESSÃO DE INSTRUÇÃO

Esta demonstração, executada a tipo de exemplo, para os alunos da Escola Militar do Realengo, obedeceu à seguinte representação, a fim de que o assunto comportasse o objetivo que se tinha em vista: -

- a) — Recrutas: - os recrutas foram representados pelos soldados em serviço na Bateria;
- b) — Material: - um canhão em posição de tiro e outro em posição de marcha; uma mesa com alguns projetis;
- c) — Guarnição: - foi tirada na ocasião, entre os cadetes presentes à sessão;
- e) — A instrução foi executada no exterior (fôra do parque).

(Escola Militar do Realengo, em 17 de dezembro de 1936.)

PROPAC

Companhia de Propaganda, Administrativa e Comércio,

(PROPAC)

Avenida Rio Branco, 85 — 14.º andar

End. Tel. "PROPAC" — Rio de Janeiro — TEL. 23 - 2101

Representante e distribuidora dos produtos
de fabricação da

ATLAS POWDER COMPANY

Wilmington, 99 — Delaware, U.S.A.

DINAMITE — ESTUPIM

Espoletas simples e elétricas, para entrega imediata

VENDAS: Rua 1.º de Março, 37-A — 8.º andar

Telefs. 43 - 4831 — 43 - 1025

Membro da Associação Comercial do Rio de Janeiro

A Transportabilidade Aérea da Divisão de Infantaria

Artigo do Gen. Jacob L. Devers, Comandante das Forças Terrestres do Exército dos E.E.U.U., publicado no "INFANTRY JOURNAL", de setembro de 1947.

Tradução do Major Paulo de Queiros Duarte — Adj. da Sec. A/1 da D.A.

Novos conceitos táticos aparecerão quando o soldado das forças terrestres conseguir um avião que o possa transportar para a batalha com sua impedimenta, disse o comandante das Forças Terrestres do Exército.

Hoje, um pouco mais de dois anos do último emprêgo de tropas aéro-terrestres na Segunda Guerra Mundial, as Forças Terrestres e Aéreas do Exército dos EE. UU., trabalhando em estreita cooperação estão a mais de meio caminho da estrada para a méta comum, que porá em jogo conceitos inteiramente novos na tática e logística militar. Essa méta é a transportabilidade aérea da Divisão de Infantaria, padrão.

A Divisão Aero-terrestre, importante na Segunda Guerra Mundial, terá também importância nos planos táticos do futuro. Esses planos porém, devem eliminar as desvantagens mais sérias sob as quais a Divisão Aero-terrestre se encontra em combate e dar à Divisão de Infantaria padrão muitas das vantagens que as Divisões Aéro-terrestres possuem atualmente.

Na Segunda Guerra Mundial, sem uma única exceção, as operações aero-terrestres em ambos os lados, reunindo a surpresa e o choque, obtiveram sucessos iniciais. Esses sucessos não poderão ser obstados numa operação dessa natureza, se fôr obtida e mantida a superioridade aérea.

Diferentemente de uma cabeça de praia, que deve ser estabelecida ao longo do litoral, e num ponto que possa oferecer certas exigências, uma "cabeça de terra" pode ser estabelecida quase que em qualquer parte, visto que o ar recobre tôdas as milhas quadradas do território em poder do inimigo e ser impossível

ao mesmo defender convenientemente tôdas as regiões desse território.

As operações aero-terrestres porém, foram dispendiosas em termos de homens e material. No tocante a aterrissagem, as forças aero-terrestres ficaram grandemente disseminadas. A medida que cada operação progredia, seus suprimentos e apoio tornavam-se mais difíceis. Reforços terrestres foram indispensáveis à continuidade dos sucessos do ataque.

A fim de contornar essa desvantagem, o Departamento da Guerra já aprovou uma revisão dos quadros de organização de ambas: a Divisão Aero-transportada e a Divisão de Infantaria, padrão. A Divisão Aero-transportada é maior e mais forte em potência de fogo, a Divisão de Infantaria, padrão é mais aerodinâmica. Ambas tendem para uma média: a divisão transportável pelo ar, com grande aumento de potência de fogo.

A tendência, com relação à Divisão Aero-terrestre é para a eliminação de paraquedas individual. O Estado Maior Inglês sentenciou que o paraquedas tornar-se-á obsoleto nas operações aero-terrestres, dentro de sete anos. As autoridades do Exército dos EE. UU. não pensam estabelecer uma data para a previsão dessa possibilidade. Os novos desenvolvimentos podem tomar a forma de secções lançadas ou destacadas. Eventualmente, o avião inteiro poderá transformar-se num paraquedas, na aterrissagem, empregando o paraquedas de fitas, de invenção alemã, já submetido a provas de aterrissagem com cargas.

NOVOS DESENVOLVIMENTOS DAS AERONAVES

Na última operação aéreo-terrestre da Segunda Guerra Mundial, empregou-se nove aviões C-47, ou cinco do tipo C-46 para transportar uma companhia de infantaria. Atualmente, com o C-82, "The Fairchild Packet", de 100.000 libras de capacidade média e 12.000 de capacidade operacional, a sub-unidade em apreço empregará somente três aviões por pel. E o C-99, uma forma do cargueiro da B-36, conquanto ainda não concluído, é aguardado para o transporte de 400 homens — mais que duas Cias. — ou 335 macas para doentes, ou ainda 100.000 libras de equipamento, inclusive um carro de combate leve.

O C-99 contudo, é tão pesado e exige uma pista de aterrissagem tão especializada que somente lhe é permitido descer em meia duzia de aeródromos existentes em território dos EE.UU. Essas limitações indicam que os desenvolvimentos futuros serão em torno de linhas mais leves, aviões mais flexíveis, capazes

de emprêgo tático, segundo as imposições do combate. Talvez que um dispositivo de aterrissagem do tipo lagarta, reduzindo de um quarto a um décimo a "pressão da pegada", seja a solução procurada. As Forças Aéreas já fizeram voar, com sucesso, um A-20 com um desses dispositivos "tipo-lagarta" e novas experiências são agora feitas com um desses engenhos no C-82.

O novo C-74, o Douglas "Globemaster", que já vôou e presentemente se encontra sob provas com as Forças Terrestres do Exército, no Fort Bragg e no Pope Field, N.C., pôde transportar 15 jeeps e levantar com 49.000 libras. Poderá transportar 125 combatentes completamente equipados ou 109 macas para doentes, com cinco assistentes. E' carregado por meio de um elevador e poderá receber à um só tempo dois jeeps ou vinte e quatro homens.

O novo C-97, forma de cargueiro proveniente da Superfortaleza B-29, vóa com duas viaturas de 2 ½ ton., além de um obuseiro de 155 mm. E, recorrendo a paraquedas, pôde lançar 26.000 libras em doze segundos, numa série de fardos em um único carril (monorail).

Esses aviões, contudo, teem o traçado básico dos bombardeiros e, á despeito de sua capacidade de transporte de carga, sofrem outras limitações nas dimensões da fuselagem, processos de carregamento e certas exigências de aeroportos, ditadas por seus pesados trens de aterrissagem, que embaraçam seu completo emprêgo, como aviões de transporte tático de tropas.

Não obstante dispôr o C-74 de um elevador para o seu carregamento, o processo ideal para embarcar e desembarcar tropa e equipamento rapidamente seria executado por meio do nariz ou de rampas-carris.

Essas limitações, em consequência, situam o limite atual em 12.000 libras, sôbre qualquer um dos artigos correntes de equipamento da Divisão de Infantaria que podem ser transportados pelo ar. No entanto, a Divisão de Infantaria padrão, hoje, é completamente transportável pelo ar, tanto quanto diz respeito aos seus elementos integrantes: batalhões de infantaria, sua artilharia, transmissões, saúde, intendência e material bélico. Sômente seus carros de combate e os equipamentos pesados de engenharia ultrapassam os índices das presentes limitações.

A Divisão de Infantaria padrão, para a sua completa transportabilidade pelo ar, sômente aguarda agora dois desenvolvimentos: — um avião com capacidade de carga não superior á das aeronaves atuais, porém equipado com rampas de carregamento e rodas mais baixas — e um planador de melhor tipo.

O avião em apreço, de 25 ton. de capacidade de carga, já passou pelo estágio dos projetos. De feição tática que lhe habilita aterrissar em áreas de combate não maiores que um campo de terra — o interior de sua fuselagem terá doze pés de altura, quinze de largura e quinze de comprimento. Transportará carros de combate leve, inclusive o M-24, ou o Gen. Cheffee.

E o planador também no momento posto em execução pelas Forças Aéreas, terá uma carga de oito ton., num compartimento de 35 pés de comprimento, oito pés e oito polegadas de largura e oito pés de altura. Um segundo e semelhante planador, também em vias de desenvolvimento, terá quatro ton. de capacidade e será empregado pelas Divisões Aero-terrestres.

A eliminação eventual do paraquedas trará economias no tempo de treinamento e nas despesas, crescendo melhores disposições táticas nos assaltos aero-terrestres, reduzindo de alguma forma a demasiada dispersão inicial dos paraquedistas. Os paraquedistas e planadoristas atualmente são todos voluntários, recebem treinamento especial e vantagens adicionais. Com a perfeição atual da distribuição pelo ar de tropas, em massa, qualquer infante poderá ser qualificado, automaticamente como soldado aero-terrestre.

O DESPONTAR DE NOVOS CONCEITOS TÁTICOS

Os novos conceitos táticos conjecturados, estão sendo agora submetidos a estudos nas Forças Terrestres e servirão para orientar os desenvolvimentos do transporte aéreo que começam a ser engendrado pelas Forças Aéreas do Exército.

A visão da futura guerra foi pressagiada com muita exatidão pela revelação dos ataques dos rojões nazistas V-2, na fase final da Segunda Guerra Mundial, exceto que, no futuro conflito, bombardeiros de longo alcance com ou sem bombas atômicas e missivas guiadas com ou sem ogivas atômicas poderão cair inicialmente sobre todos os centros industriais ou populosos do próprio continente dos E.E.U.U.

Na Segunda Guerra Mundial, o estabelecimento de cabeças de praia e a invasão da Europa não sustou os ataques das V-2. E isso só se verificou quando as forças terrestres penetraram nas áreas de onde eram as mesmas lançadas, destruídas as tropas de cobertura e demolidos os equipamentos de lançamento.

Evidentemente, numa futura guerra, um rápido contra-ataque será essencial para a vitória e para isso efetuar, as Forças

Terrestres propõem o emprêgo de "cabeças de terra". O estabelecimento de uma "cabeça de terra" deverá delinear a fase final dos exercícios da estação fria a ser executada no próximo inverno por um destacamento do 505.^o Regimento Aéreo-terrestre da 82.^a Divisão Aero-terrestre, no Pine Camp, N.Y. Será essa uma completa operação aero-terrestre, tudo superior aos bulldozers em tamanho, lançados do ar.

Empregando-se Divisões Aero-terrestres de Infantaria e Divisões de Infantaria do tipo normal, porém completamente transportadas pelo ar, as "cabeças de terra" dentro da distância de ação contra fábricas inimigas, pilhas de estocagem, sítios de lançamentos e aeródromos podem ser estabelcidas mais rápida e fácilmente que as cabeças de praia muito distantes da origem de seus ataques.

E' bem verdade que as condições atmosféricas constituirão fator vital no estabelecimento de uma "cabeça de terra" mas êsse inconveniente também se verifica nas cabeças de praia.

A hora e a maré não serão fatores nem os possíveis pontos de ataque seriam estritamente circunscritos, presumindo-se que as forças atacantes fôsem rechassadas por superioridade aérea. Tudo o que poderia ser exigido inicialmente por uma "cabeça de terra" seria uma planície circular ou superfície sólida semelhante, de cerca de 6.000 jardas de diâmetro; visto que é manifestamente impossível para o inimigo obstruir ou defender tôdas as áreas de seu território.

Sôbre cada um dos pontos escolhidos, um Corpo de Exército Aero-terrestre, de duas ou três Divisões Aero-terrestres poderia descer, e com essas G.U. viriam engenheiros de "cabeça de terra", começando imediatamente a construção de pistas de aterrissagem, o melhoramento ou a reparação do equipamento existente ou a adaptação das estradas para servirem de pista ás aeronaves.

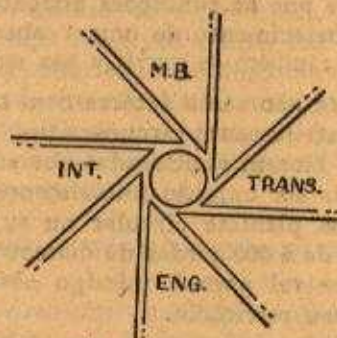
Em D+1, o Corpo Aero-terrestre, atacando em tôdas as direções, pode-se admitir que tenha estabelecido um perímetro de 30 milhas de diâmetro, com defesas anti-aéreas no interior dessa cortina. No dia D+1 ou D+2, as divisões transportáveis pelo ar chegariam para apoiar e reforçar as tropas aéroterrestres na ampliação da "cabeça de terra". As tropas dos serviços de engenharia, transportes, material bélico, intendência, transmissão e saúde dispor-se-iam em suprir e manter a operação, assegurando ligações e estabelecendo depósitos. Maior número de aeródromos e pistas de combate seriam construídas.

DESENVOLVIMENTO DO AEROPORTO TANGENCIAL

Na construção desses equipamentos para uma "cabeça de terra" novas idéias, tais como as do "aeroporto tangencial" seriam postas em prática.

Os aeroportos militares na Segunda Guerra Mundial foram méros protótipos dos aeródromos civis — na sua construção uma pista era simplesmente nivelada na direção do vento local preponderante. Uma segunda pista cruzava a primeira na direção dos seguintes ventos mais frequentes, e assim por diante. O impacto de uma bomba na junção das duas primeiras pistas inutilizaria tal aeroporto para os transportes pesados, até que os reparos pudessem ser concluídos.

Em um aeroporto tangencial, (ver croquis anexo), uma



bomba poria fóra de combate unicamente uma de suas várias pistas. Os aviões poderiam continuar aterrissando e decolando enquanto os reparos estivessem em curso de execução. Os depósitos dos serviços técnicos e de suprimentos ficariam dispostos entre as diferentes pistas e poderiam ser subterrâneos. De uma torre de controle, no centro do aeroporto, o tráfico do ar e de terra mover-se-iam no sentido direto, (dos ponteiros do relógio). Os aviões voariam em uma procissão sem fim, em torno do centro circular, aterrissando, dirigindo-se aos depósitos para descarregamento diréto e em seguida decolando.

Seria possível, com tal aeroporto e com os aviões existentes, estabelecer mais rapidamente o nível dos suprimentos de uma simples "cabeça de terra", como na de Omaha.

Quarenta C-82, com cinco toneladas de carga cada um, poderiam aterrissar, descarregar e decolar, entregando duzentas

toneladas de suprimento, por hora. E, com aviões maiores, as possibilidades são assustadoras, conquanto as minúcias da organização logística de tal operação seriam multiplicadas, pelo emprêgo de aviões em vez de navios.

"Próximo e longe da praia" os equipamentos seriam organizados exatamente como para uma cabeça de praia, porém novos tipos de unidades poderiam surgir para fazer face aos problemas especiais — plataformas capazes de levantar cias., por exemplo, para o baldear cargas dos aviões para os depósitos.

Taticamente, o conceito de "cabeça de terra" pôde mesmo levar a mais longe a reorganização da Divisão de Infantaria Aero-terrestre, possivelmente retornando á organização quadrangular (quaternaria) que prevalecia antes da Segunda Guerra Mundial. Isso facilitaria as ligações e o controle quando a divisão estivesse combatendo em tôdas as quatro direções, num perímetro circular. A experiência da 82.^a Divisão Aero-terrestre, em Sicília, induziu o acréscimo de um quarto regimento ás 82.^a e 101.^a Divisões Aero-terrestres para os assaltos da Normândia e Holanda.

A experiência ganha nessas operações promoveu em ambas as Forças Terrestres e Aéreas, o planejamento de uma possível futura — "Operação Aguiá" — visto que essas práticas ganhas na Segunda Guerra Mundial provam a praticabilidade de cada fase operacional numa ação tero-terrestre, desde o assalto inicial, ao corôamento através do reforçamento, manutenção e suprimento. Mesmo grande experiência da Bastonha apontou que a maior parte das condições adversas não poderá frustrar de serem efetivados os suprimentos aero-terrestres.

"A nossa área na Bastonha tinha escassamente três milhas de profundidade" — disse o Maj. Gen. Anthony McAuliffe", porém aqueles galantes pilotos do Troop Carrier Command alcançavam-nos com noventa e cinco por cento dos suprimentos que nos eram destinados".

O fator final em favor da completa transportabilidade aérea da Divisão de Infantaria leva em conta até a possibilidade de um fracasso na fase operacional de uma "cabeça de terra". Um paraquedas pôde viajar em uma única direção — para baixo. As tropas, equipamentos e suprimentos porém, com a transportabilidade aérea, podem ser evacuados de uma "cabeça de terra", em via de ser reduzida, pelo mesmo modo pelo qual vieram.

Defesa contra ataques aéreos no teatro de operações



Maj. José Campos de Aragão
Instrutor da E. E. M.

Generalidades — Nos assuntos correlatos à defesa contra ataques aéreos precisamos não confundir as duas expressões de mais frequente emprego :

- Defesa Aérea (D. Aé.)
- Defesa Anti-Aérea (D. A. Aé.)

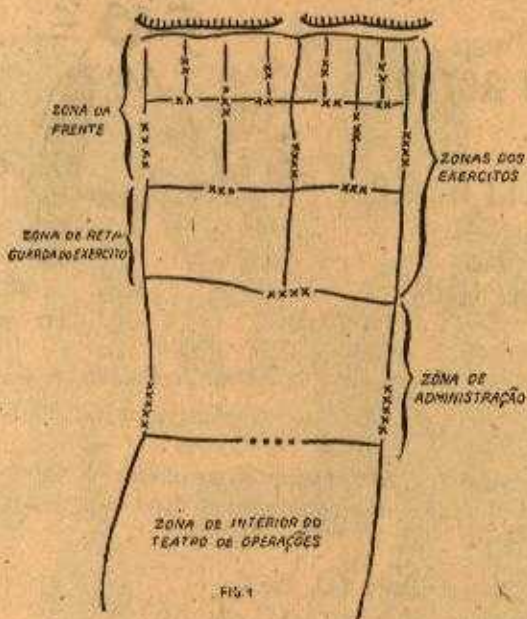
Quandos nos referimos a "Defesa Aérea", ou simplesmente D. Aé., isto subentenderá o conjunto de meios de proteção contra toda a sorte de ataque aéreos, ou sejam :

- Aviação de Caça
- Artilharia Anti-aérea
- Canhões automáticos anti-aéreos
- Mtrs. Anti-aéreas
- Projétores
- Meios passivos de defesa.

Quando nos referimos a "Defesa Anti-Aérea", ou simplesmente D. A. Aé., isto subentenderá apenas o emprego dos meios terrestres destinados à defesa contra toda a sorte de ataques aéreos.

Veremos, mais adiante, no planeamento da defesa contra ataques aéreos num Teatro de Operações, como realmente se torna necessária a distinção entre estas duas expressões.

Divisão do Teatro de Operações — A figura esclarece suficientemente a divisão esquemática de um Teatro de Operações e bem assim caracteriza, nitidamente, as zonas da frente e as ditas de retaguarda e do interior.



Organização da defesa — Na impossibilidade de se manter em permanência, no céu, uma aviação de caça numerosa e suficiente à cobertura das tropas terrestres da zona da frente torna-se imprescindível dotar as Divisões, os Corpos de Exército e mesmo os Exércitos com elementos de Artilharia Anti-Aérea, em condições de responderem pela proteção do flanco aéreo.

Será normalmente o emprego da Caça feito à base de alerta no solo. Este tem sido o modo mais económico e judicioso de emprego de tão preciosa Arma. Está claro que, em casos excepcionais, certas operações terrestres terão necessidade de uma cobertura aérea, em permanência, assegurando o preparo ou mesmo a realização da acção em terra, a despeito da existência da aviação adversa. Contudo, não serão operações de longa duração e como ordem de grandeza diremos que não devem exceder de 6 a 8 horas. Assim sendo, a defesa nas zonas da frente, comumente, será realizada pelos meios de Artilharia Anti-Aérea (meios anti-aéreos) distribuídos aos Exércitos (Corpos e Divisões). Na zona de retaguarda dos Exércitos a defesa

já terá a característica de "defesa aérea", pois será realizada pela Força Aérea Tática que estiver agindo em cooperação com o Exército. Uma Força Aérea Tática terá, em princípio, em sua constituição, elementos de aviação, particularmente caça, e meios de Artilharia Anti-Aérea (meios anti-aéreos). Na zona do Grupo de Exércitos (zona de administração) a Defesa Aérea é realizada em parte pela interceptação já feita pelos elementos das Forças Aéreas Táticas dos Exércitos; mas se a zona é geograficamente extensa, elementos do Comando Aéreo Tático, em cooperação com o Grupo de Exércitos, disporão de Av. de Caça e meios anti-aéreos para assegurarem a realização de uma defesa mais profunda.

Responsabilidades de Comando e Meios à disposição de um Teatro de Operações. — O comandante do Teatro de Operações é o responsável pela instalação e funcionamento de um sistema de "Defesa Aérea" completo, no âmbito do seu comando. Realiza isto por intermédio do Comando da Força Aérea de Teatro de Operações, de que normalmente disporá.

Em princípio o Teatro de Operações receberá, no que concerne a Aviação :

— Uma FORÇA AÉREA DE TEATRO DE OPERAÇÕES com :

- a) — Comando Aéreo Estratégico (Av.)
- b) — Comando de Defesa Aérea (Av.)
- c) — Tantos Comandos Aéreos Táticos quantos os Grupos de Exércitos empenhados. (Cada Comando Aéreo Tático dispondo de tantas Forças Aéreas Táticas quantos forem os Exércitos empenhados.)

Comando de Defesa Aérea — É, pois, o Comando de Defesa Aérea o responsável direto pela organização da defesa contra toda a sorte de ataques aéreos na zona do interior do Teatro de Operações.

— Que compreende um Comando de Defesa Aérea ?

- Cmt. e Estado-Maior
- Um serviço de Vigilância do Ar (à base de radars)
- Artilharia Anti-Aérea (meios de defesa anti-aérea).

Quando a área geográfica sob a responsabilidade de um Comando de Defesa Aérea, for muito grande, o Comando de Defesa Aérea é dividido taticamente em Brigadas e territorialmente em *Regiões de Defesa Aérea* (R. D.Aé.); se muito extensas as Regiões, estas podem ser divididas em *Sectores de Defesa Aérea*.

Deveres do Comandante da D. Aé. no tocante à Artilharia Anti-Aérea :

- a) Comandar todas as Unidades de Artilharia Anti-Aérea (todos os meios de D. A. Aé.), pertencentes ao Comando de Defesa Aérea, ou postos à sua disposição, por intermédio do Comandante de Artilharia Anti-Aérea.
- b) Realizar o desdobramento da A. A. Aé. baseado na "Decisão" do Comandante do Teatro de Operações, quanto à ordem de prioridade, para a defesa dos diferentes pontos sensíveis sob sua responsabilidade.
- c) Coordenar as operações de A. A. Aé. e da Caça.
- d) Coordenar o Serviço de Informação de todo o sistema de defesa sob o seu comando.

Brigada de Defesa Aérea — Como dissemos, a "zona" de um Comando de Defesa Aérea pode abranger área de tal extensão que exija a sua sub-divisão, a fim de que possa ser assegurado o controle adequado das Unidades que nela operam. É, então, o território dividido em Regiões de Defesa Aérea. A Região é, normalmente, atribuída uma Brigada de Defesa Aérea. (A Brigada tendo Unidades de Caça e de Artilharia Anti-Aérea, além de elementos destinados ao Serviço de Vigilância do Ar).

O Comandante da Brigada emite as instruções que se fizerem necessárias para a coordenação entre a Aviação de Caça e a Artilharia Anti-Aérea.

Setor de Defesa Anti-Aérea. Será uma sub-divisão de Região, quando esta for territorialmente muito extensa e tenha pontos sensíveis em grande número. Quanto à sua organização será em tudo semelhante a Região.

Coordenação de emprego. É indispensável que o Comando de Defesa Aérea coordene a ação da Aviação de Caça com a da Artilharia Anti-Aérea, a fim de explorar ao máximo as possibilidades de cada uma destas Armas. Normalmente este controle terá a sua base na emissão de diretrizes de normas gerais de ação.

Sala de Operações. Existirá sempre em cada Comando de Defesa Aérea (Região ou Setor) uma sala de operações que funcionará em permanência, onde terão assento os Comandantes da Aviação de Caça e da Artilharia Anti-Aérea.

Assim, a Sala de Operações de um Comando de D. Aé. é o posto de comando tático da defesa contra toda a sorte de ataques aéreos. Esta sala é ainda o centro de coleta, interpretação e difusão de todas as informações que dizem respeito a atividades aéreas diversas.

Algumas idéias sôbre a articulação da Divisão de Cavalaria

AROLD RAMOS DE CASTRO

Majôr Instrutor-Chefe do Curso de Cavalaria da E.E.M.

Modernamente, não é mais possível admitir-se a idéia de que, em uma Divisão de Cavalaria de organização mixta, como a nossa, esteja o motor ao serviço do cavalo e éste, em permanente dependência daquele. Tal fato traduziria, em última análise, uma perigosa e falsa deformação das características fundamentais de emprego dos elementos hipomóveis e moto-mecanizados.

Impõe-se necessariamente considerar, no âmbito da Divisão de Cavalaria, uma dissociação inicial dos meios hipomóveis e motomecanizados sem entretanto perder-se de vista, que ambos devem estar entretanto em condições de concorrer para a consecução de uma operação, considerada vital, para o desenvolvimento da manobra projetada pelo Cmt da G.U..

Isto, equivale a dizer, que a dissociação aludida implica na necessidade de ser a Divisão de Cavalaria, organizada de Grupamentos Táticos homogêneos e com características próprias de emprego.

Examinando-se a atual organização das nossas Divisões de Cavalaria, conclue-se pela existência de três Grupamentos Táticos; dois hipomóveis e um motorizado. Os Grupamentos Táticos hipomóveis (G T Hipo), constituídos à base de uma Brigada de Cavalaria reforçada por um Grupo de Artilharia (Gr A 75 Cav) e o Grupamento Tático Motorizado (G.T.M.), à base do Regimento de Cavalaria Motorizado reforçado por um Grupo de Artilharia (Gr A 105 M). Conta ainda a Divisão de Cavalaria com o Regimento de Reconhecimento, especializado na busca de informações; engenharia; transmissões e órgãos de serviços.

Em princípio, durante o deslocamento para a batalha, o grosso da Divisão de Cavalaria progride atrás de uma rede de segurança dada essencialmente pela informação e estabelecida pela sua Descoberta; marcha por largos lanços, articulada em largura e profundidade.

De início, trata-se para o Cmt da Divisão de Cavalaria de aproveitar o *espaço livre de que dispõe*, estabelecido evidentemente, após um estudo preliminar das possibilidades do inimigo e casado logicamente à natureza e características do terreno em que opera a G.U..

Aproveitando o *espaço livre*, deve o Cmt da Divisão de Cavalaria, tirar o máximo partido da mobilidade da arma, lançando-a em uma verdadeira "corrida ao côrte" (1). Para tanto necessário se torna, deslocar em Primeiro Escalão os seus elementos mais rápidos e, em Segundo Escalão, os elementos de menor velocidade.

Cumprе entretanto ressaltar, que uma tal articulação da Divisão de Cavalaria, não deixa de acarretar, como dissemos anteriormente, uma dissociação de meios, trazendo como consequência todos os riscos resultantes de tal fracionamento, em particular, no caso de encontro com o inimigo.

Entretanto, explorando convenientemente as características particulares da Arma, poderá o Cmt da Divisão de Cavalaria, atenuar e mesmo eliminar os riscos decorrentes da aludida dissociação dos meios orgânicos da sua G.U.. Impõe-se, para tanto, considerar os seguintes aspectos peculiares da Divisão de Cavalaria.

- 1.º) — Uma DC, graças a sua própria capacidade de reconhecimento pôde, com relativa segurança, fazer abortar a tempo, uma ameaça de forças superiores e mesmo em contacto com elas, pôde rompê-lo, utilizando a velocidade e flexibilidade de todos os seus elementos orgânicos.
- 2.º) — Desde que o Cmt da DC conserve um grupamento de forças em completa liberdade de ação, pôde, graças particularmente à mobilidade do mesmo, reuni-lo em curto prazo aos demais elementos

(1) — A expressão "corrida ao côrte" é empregada na acepção de garantir a posse de uma linha particular do terreno.

avancados da G.U. ou intervir, com oportunidade, em pontos ou regiões particularmente visadas pelo inimigo.

- 3.º) — Os G.T. hipomóveis e motorizado, apesar de inicialmente *dissociados*, permanecem entretanto *dirigidos*, mantendo o Cmt da DC a possibilidade de reduzir ou aumentar a distância entre eles, de acôrdo com a situação referente ao inimigo e ao terreno.
- 4.º) — A dissociação dos G.T. hipomóveis e motorizado é perigosa, sempre que houver a possibilidade de uma irrupção do inimigo na faixa de terreno que os separa. Neste caso, o Cmt da G.U. deve ter particular cuidado no que concerne, não só às informações sobre o inimigo como à cobertura dos flancos, que poderá ser estabelecida, seja pelo enquadramento, seja mesmo pelo aproveitamento dos obstáculos naturais.

Uma questão interessante a focalizar é a referente ao reagrupamento da DC, indispensável, sempre que o Cmt da G.U. estimar a necessidade de emprigá-la em uma operação que pela sua natureza e importância, requeira potencialidade e coordenação.

O reagrupamento da DC poderá ser realizado em curso de deslocamento e nas seguintes condições:

- 1.º — Cerrando os G.T. de 2.º Escalão sobre o que se desloca em 1.º Escalão, tornando-se para isso necessário detê-lo, quando fôr ele motorizado:
- 2.º — Acolhendo os elementos de 1.º Escalão pelos de 2.º Escalão, quando os primeiros se retraírem, forçados pela pressão do inimigo.

Em princípio, o reagrupamento da DC é encarado quando a G.U. atinge a linha ou região que delimita o *espaço livre* ou fracamente ocupado e que foi inicialmente estabelecido pelo Comando.

Si o reagrupamento entretanto, não fôr possível ou desaconselhável naquela mencionada linha, a DC poderá ser reunida noutra, que marque um dos lanços precedentes e nas condições anteriormente assinaladas; inversamente, a situação

pode indicar o reagrupamento da G.U. além da linha delimitadora do *espaço livre inicial*.

O exame detalhado do problema da articulação da DC, tendo-se em vista as necessidades operativas do Cmt da G. U., nos conduz a uma série de conclusões interessantes e que são:

- 1.º — Sempre que se tornar vital para a manobra da D.C., a posse de uma determinada linha ou região do terreno, o aconselhável é lançar em 1.º Escalão o Grupamento Tático Motorizado.

Convém entretanto considerar, ainda sob o ponto de vista operativo, que a mencionada linha ou região para onde foi impulsionado o Grupamento Tático Motorizado, deve ficar a uma distância tal do ponto inicial de partida, que permita aos Grupamentos Táticos atingi-la em curto prazo.

Cumprе considerar ainda que o emprêgo do G.T.M. em 1.º Escalão, não depende exclusivamente das necessidades operativas de G.U. e sim, muito em particular, das características do terreno em que ela atúa. É o caso, que possivelmente teremos no Brasil, onde em certas regiões em determinadas épocas do ano, os meios motorizados ficarão muitas vezes imobilizados, dando como resultado a utilização em larga escala, mesmo na Busca de Informações, dos elementos hipomóveis de Cavalaria.

Uma articulação dos G.T. da DC, muitas vezes aconselhável, será a de se ter em 1.º Escalão, por itinerários diferentes, um GMT e outro hipomóvel, orientado o primeiro, logicamente, sobre a região ou ponto considerado vital para a manobra da G.U.. Nas operações proporciona ao Cmt da DC uma acentuada rapidez de execução e lhe permite, com segurança e oportunidade, intervir com o conjunto da G.U..

Convém, porém atender a que só um cuidadoso e pormenorizado exame do inimigo e do terreno, poderá fornecer ao Comando da DC os elementos indispensáveis para decidir sobre a articulação a ser dada à G. U.. Por outro lado, é fundamentalmente importante o fato de que o Cmt da DC deve procurar tirar o máximo partido da organização da sua G.U. que lhe permite, incontestavelmente, uma extraordinária flexibilidade, capaz de atender aos mais variados e imprevistos aspectos táticos.

Finalmente, impõe-se ainda salientar, que o Cmt da D.C., fatalmente se encontrará quase sempre em face do seguinte dilema:

- Marchar com todos os meios reunidos e correr o risco de chegar tarde demais;
- Dissociar os meios e ficar sob a ameaça de enfraquecer-se.

Não nos esqueçamos porém de que:

- "SABER AVENTURAR E ARRISCAR É UM APANAGIO DE CAVALARIA".



Empresa de
TRANSPORTES MINAS GERAIS LTDA.

RIO: RUA BENEDITINOS, 20 • 23-1970 — SÃO PAULO: R. HIPÓDROMO, 1465 • 9-1111
B. HORIZONTE: R. ARAPE, 115 • 9-7347 — NITERÓI: TRAV. LUIZ PAULINO, 29 • 2-1355
SANTOS: RUA VISCONDE DO RIO BRANCO, 12 • 6-535 (PROV.)



Esquadrias "Padrao" S.A.

SERRARIA E FÁBRICA DE ESQUADRIAS

Portas Compensadas • Madeiras em Geral para Construções

SERRARIA SINPA
Em ROLÂNDIA
Norte do Paraná

AV. TIRADENTES, 1110
Caixa Postal 5.556
Telefones: 4-5010 • 4-5000
SÃO PAULO

○ "Cartão do Pontoneiro"

Pelo Major *SAMUEL A. A. CORRÊA*

Indiscutivelmente a última guerra trouxe-nos modificações radicais na maneira de resolver muitos problemas, e mesmo de encará-los.

Estávamos acostumados com os métodos e processos franceses, acadêmicos e teóricos, mas essencialmente precisos.

O contacto com os americanos influenciou-nos de modo decisivo, e hoje estamos, sinão integralmente, pelo menos muito imbuídos de seu espírito prático e que tudo procura facilitar.

E assim procedendo evoluímos, pois a guerra tende a ser cada vez mais simples para os executantes, estabelecendo-se para isso processos de fácil apreensão e rápida execução, tanto no manuseio do material como no lidar com fórmulas e números.

A este respeito, ao folhearmos regulamentos americanos, interessou-nos a simplicidade dos seus cálculos das pontes militares, proporcionada por alguns artifícios que, si diminuem a precisão e tiram a beleza do raciocínio matemático, compensam de sobejo pela rapidez e facilidade com que permitem a verificação da capacidade de uma ponte.

A título de divulgação, focalizaremos o "CARTÃO DO PONTONEIRO" (Bridge Card), onde encontramos os dados indispensáveis ao cálculo rápido e aproximado das pontes.

É de fácil confecção, mas está exigindo adaptação completa às nossas medidas, o que não fizemos sinão parcialmente.

Assim pois, vejamos de início a tabela n.º I, relativa às vigas de madeira.

Permite ela resolver dois tipos de problemas :

- 1.º — Determinar a capacidade duma ponte de 1 via que tem 2 vigas de madeira de 10" por 12" (25cm por 30cm) num vão de 20 pés.

Solução :



- vão : 20'
- altura da secção da viga (h) : 12"
- a tabela nos dá : .36 ton para cada viga de 1" de largura
- como são 6 vigas de 10" de largura (b), teremos : $.36 \times 6 \times 10 = 21.6$ ton

Logo, a ponte pode suportar com segurança a passagem de veículos de peso bruto até 21.6 ton (aproximadamente 21 ton, tendo em vista reforçar a segurança).

- 2.º — Determinar o número de vigas de madeira de 10" por 14" a utilizar numa ponte de 1 via, que deve resistir à passagem de veículos de 40 ton de peso bruto; vão = 15 pés.

Solução :

- vão : 15'
- altura da secção da viga (h) : 14"
- largura da secção da viga (b) : 10"
- a tabela nos dá : .70 ton por 1" de largura da viga
- cada viga pode suportar : $.70 \times 10 = 7.0$ ton
- como a ponte deve suportar 40 ton, precisaremos de :

$$\frac{40}{7} \approx 6 \text{ vigas}$$

OBSERVAÇÕES :

- os valores sob a linha mais grossa não devem ser utilizados;
- para as vigas de madeira de secção circular, usar a mesma tabela, considerando :
 - o diâmetro como altura (h)
 - 0.6 do diâmetro como largura (b)
- deve-se ter o cuidado de excluir todas as vigas podres ou rachadas
- considerou-se a capacidade da ponte dada pela resistência das vigas, pois é isto que acontece geralmente
- para as pontes de 2 ou mais vias, o cálculo é semelhante : como a tabela nos dá o número de vigas para 1 via, devemos multiplicá-lo por 2 ou mais.

Conhecida a tabela e sua aplicação rápida e simples, vejamos como foi ela calculada.

Para isso, teremos que acompanhar os regulamentos americanos em algumas inovações, a fim de que possamos ser claros.

E deduziremos :

- *Momento fletor devido ao veículo*

$$M_1 = \frac{P L}{4}, \text{ sendo :}$$

$P = (CLE)$ = abreviatura de "concentrated load equivalent" = carga concentrada simples e sobre um só eixo, capaz de produzir o mesmo momento fletor máximo que o veículo considerado; este momento fletor máximo é calculado pelos processos já consagrados e dele deduzimos :

$$: M_{\max} = \frac{(CLE) \cdot L}{4} \quad \therefore (CLE) = \frac{4 M_{\max}}{L}$$

Valores de CLE são encontrados em tabelas. Si não se dispuser delas e se quizer determinar o CLE de um veículo, usa-se o coeficiente G , que é a relação entre o peso bruto do veículo (peso total do veículo, incluindo guarnição, equipamento e carga útil transportada) e o CLE , e tem a seguinte variação aproximada :

$$G = 1.50 \quad \text{para } 10' < L \leq 20' \quad (3m < L \leq 6m)$$

$$G = 1.40 \quad \text{para } 20' < L \leq 30' \quad (6m < L \leq 9m)$$

$$G = 1.30 \quad \text{para } 30' < L \leq 40' \quad (9m < L \leq 12m)$$

$$\text{Por definição : } G = \frac{(\text{peso bruto})}{(CLE)} ; \text{ as apro-}$$

ximações realizadas no valor de G , para 1.50, 1.40 ou 1.30, vão influir, como é natural, no CLE ou no *peso bruto*, que assim serão obtidos *aproximadamente* :

$$: (CLE) = \frac{(\text{peso bruto})}{G} \text{ e}$$

$$(\text{peso bruto}) = G \cdot (CLE)$$

NOTA : Este peso bruto, assim obtido, é o *peso equivalente do veículo*, que corresponde á capacidade da ponte.

$L \cong$ lance ou vão

— *Momento fletor devido ao impacto*

$$M_2 = \frac{M_1}{4}$$

— *Momento fletor devido ao peso próprio do tabuleiro*

$$M_3 = \frac{pL^2}{8}, \text{ sendo :}$$

p = peso do tabuleiro por unidade de comprimento
 L = lance ou vão

— *Momento fletor total*

$$M = M_1 + M_2 + M_3$$

— *Momento resistente de n vigas de secção retangular de 1" de largura*

$$M_r = nR \frac{h^2}{6k}, \text{ sendo :}$$

R = taxa de trabalho da madeira, considerada igual a 2100 libras por polegada quadrada para a confecção da tabela

h = altura da secção da viga

k = coeficiente que visa compensar a distribuição desigual da carga pelas vigas

Valores de k :

— Para 1 via : 1.25

— Para 2 vias : 1.67

n = número de vigas de 1" de largura

— *Equação de equilíbrio*

$$\frac{PL}{4} + \frac{PL}{16} + \frac{pL^2}{8} = \frac{nR h^2}{6k} \therefore$$

$$P \left(\frac{L}{4} + \frac{L}{16} \right) = \frac{nR h^2}{6k} - \frac{pL^2}{8} \therefore$$

$$P \left(\frac{5L}{16} \right) = \frac{nR h^2}{6k} - \frac{pL^2}{8} \therefore$$

$$P = \frac{nR h^2}{6k} \cdot \frac{16}{5L} - \frac{pL^2}{8} \cdot \frac{16}{5L} \therefore$$

$$\frac{P}{n} = \frac{8R h^2}{15kL} - \frac{2pL}{5n}$$

— *Peso bruto correspondente a $\frac{P}{n}$ e que entrará na*

$$\text{tabela : } \frac{P}{n} \times G$$

Façamos um exemplo, para fins de verificação da fórmula encontrada:

— Determinar a capacidade de uma viga de madeira de 1" por 20" num vão de 20 pés.

Solução :

$$L = 20'$$

$$h = 20''$$

$$R = 2100 \text{ libras por polegada quadrada}$$

$$p = 12.5 \text{ libras por pé linear e por 1" de largura da viga}$$

$$\text{Fórmula : } \frac{P}{n} = \frac{8R h^2}{15kL} - \frac{2pL}{5n}$$

Substituindo os termos conhecidos, teremos :

$$\frac{P}{n} = \frac{8 \times 2100 \times 20 \times 20}{15 \times 1.25 \times 20 \times 12} - \frac{2 \times 12.5 \times 20}{5} = 1393 \text{ libras}$$

A capacidade da viga (peso bruto que ela suportará com se-

gurança) é : $\frac{P}{n} \times G$ ou : $1393 \times 1.5 = 2090 \approx 2100$ libras.

Reduzindo as libras a toneladas, teremos : $\frac{2100}{2000} = 1.05$ ton.

Conferindo com a tabela, nela encontramos 1.05 ton

OBSERVAÇÕES :

- consideramos a tonelada curta (907,200 kg) porque os pesos dos veículos são referidos a esta unidade.
- a fórmula que apresentamos é diferente da dos regulamentos americanos, já adaptada às suas unidades; a nossa é mais geral.
- correspondência de algumas unidades de medida :

1 polegada = 2.54 cm

1 pé = 30.48 cm

1 pé = 12 polegadas

1 libra = 453.6 gramas

1 ton curta = 2000 libras

Continuando o exame do "CARTÃO DO PONTONEIRO", vejamos a tabela n.º 2 relativa às vigas de aço, tipo I.

Permite ela resolver dois tipos de problemas :

- 1.º — Determinar a capacidade duma ponte de 1 via que tem 6 vigas de aço de 10", tipo I, num vão de 20 pés.

Solução :

— vão : 20'

— altura da secção da viga : 10"

— a tabela nos dá : 4.2 ton por viga

— como são 6 vigas, teremos : $4.2 \times 6 = 25.2$ ton

Logo, a ponte pode suportar com segurança a passagem de cargas até 25 ton (peso bruto do veículo).

- 2.º — Determinar o número de vigas de aço de 12", tipo I, a utilizar numa ponte de 1 via, que deve resistir á passagem de veículos de 40 ton de peso bruto; vão = 15 pés.

TAB.1 - VIGAS DE MADEIRA DE SECÇÃO RETANGULAR. PESO BRUTO (em ton.) QUE CADA VIGA DE 1" (2.54cm) DE LARGURA PODE SUPORTAR COM SEGURANÇA. CAPACIDADE PARA 1 VIA. PISO DE MADEIRA.

LANCE ' OU VÃO		ALTURA DA SECÇÃO DA VIGA									
		cm.	polegadas								
		pés	6	8	10	12	14	16	18		
LANCE ' OU VÃO	3.0	10	.19	.34	.55	.80	1.05	1.40	1.75	2.15	2.65
	3.7	12	.15	.28	.44	.65	.90	1.15	1.45	1.80	2.15
	4.3	14	.13	.24	.37	.55	.75	.95	1.25	1.55	1.85
	4.6	15	.12	.22	.35	.50	.70	.90	1.15	1.40	1.70
	4.9	16	.11	.20	.32	.47	.65	.85	1.05	1.30	1.60
	5.5	18	.10	.18	.28	.41	.55	.75	.95	1.15	1.40
	6.1	20		.16	.25	.36	.50	.65	.85	1.05	1.25
	7.3	24		.11	.19	.27	.38	.50	.65	.80	.95
	8.5	28		.09	.15	.22	.32	.42	.55	.65	.80

TAB.2 - VIGAS DE AÇO TIPO I COM PISO DE MADEIRA. PESO BRUTO (em ton.) QUE CADA VIGA PODE SUPORTAR COM SEGURANÇA. CAPACIDADE PARA 1 VIA.

LANCE OU VÃO		ALTURA DA SECÇÃO DA VIGA									
		cm.	polegadas								
		pés	5	6	7	8	10	12	15	18	20
LANCE OU VÃO	3.0	10	1.7	2.6	3.8	5.0	9.0	13.0	21.5	32.5	43.0
	3.7	12	1.4	2.2	3.1	4.3	7.5	11.0	18.0	27.0	35.5
	4.3	14	1.2	1.8	2.6	3.6	6.0	9.0	15.0	22.5	30.0
	4.6	15	1.1	1.7	2.4	3.3	5.8	8.5	14.0	21.0	28.0
	4.9	16	1.0	1.6	2.3	3.1	5.5	8.0	13.0	20.0	26.0
	5.5	18		1.4	2.0	2.7	4.7	7.0	11.5	17.5	23.0
	6.1	20		1.2	1.8	2.4	4.2	6.0	10.5	15.5	20.5
	7.3	24			1.3	1.8	3.2	4.8	8.0	12.0	15.5
	8.5	28			1.1	1.5	2.6	4.0	6.5	10.0	13.0
	9.8	32				1.2	2.0	3.1	5.0	8.0	10.5
	11.0	36					1.8	2.7	4.5	6.5	9.0
	12.2	40						2.3	3.9	6.0	8.0

Solução :

- vão : 15'
- altura da secção da viga : 12"
- a tabela nos dá : 8.5 ton por viga
- como a ponte deve suportar 40 ton, precisaremos de:

$$\frac{40}{8.5} \cong 5 \text{ vigas}$$

Logo, a ponte deve ter 5 vigas I de 12".

OBSERVAÇÕES :

- os valores sob a linha mais grossa não devem ser utilizados
- deve-se ter o cuidado de excluir todas as vigas arqueadas ou avariadas
- no caso de haver vigas enferrujadas ou corroidas, avaliar a área perdida e reduzir proporcionalmente o valor tabular
- considerou-se a capacidade da ponte dada pela resistência das vigas, pois é isto que acontece geralmente
- para as pontes de 2 ou mais vias, o cálculo é semelhante : como a tabela nos dá o número de vigas para 1 via, devemos multiplicá-lo por 2 ou mais.
- o trilho de 70 libras (31.74 g), usado como viga, pode ser equiparado à viga I de 6"
- para a viga em U, multiplicar por 0.5 o valor tabular encontrado para a viga I de mesma altura
- os americanos têm 2 tipos de vigas muito parecidas : I e WF (wide flange) ; estas últimas, serão calculadas usando-se a mesma tabela e considerando-se o seguinte :
 - si a largura da mesa for igual ou maior do que a altura da viga, multiplica-se o valor tabular (encontrado para a altura da viga) por 2
 - si a largura da mesa for igual ou maior do que 2/3 da altura da viga, multiplica-se o valor tabular (encontrado para a altura da viga) por 1.5

Conhecida a tabela e sua aplicação rápida e simples, examinemos como foi ela calculada :

— *Momento fletor total*

Deduzido para as vigas de madeira :

$$: M = \frac{PL}{4} + \frac{PL}{16} + \frac{pL^2}{8}$$

— *Momento resistente de n vigas*

$$M_r = \frac{nRU}{k}, \text{ sendo :}$$

R = taxa de trabalho do aço, considerada igual a 24000 libras por polegada quadrada para a confecção da tabela

U = módulo de resistência das vigas I, retirado geralmente de tabelas

k = coeficiente que visa compensar a distribuição desigual da carga pelas vigas

Valores de k :

— para 1 via : 1.25

— para 2 vias : 1.67

n = número de vigas I

— *Equação de equilíbrio*

$$\frac{PL}{4} + \frac{PL}{16} + \frac{pL^2}{8} = \frac{nRU}{k} \therefore$$

$$P = \frac{16}{5L} \cdot \frac{nRU}{k} - \frac{16}{5L} \cdot \frac{pL^2}{8} \therefore$$

$\frac{P}{n} = \frac{3.2RU}{Lk} - \frac{2L}{5} \cdot \frac{p}{n}$

— *Peso bruto correspondente a $\frac{P}{n}$ e que entrará na tabela :*

$$:\frac{P}{n} \times G$$

Façamos um exemplo, para fins de verificação da fórmula encontrada :

- Determinar a capacidade do tabuleiro duma ponte, constituído de 5 vigas de aço de 12" tipo 1; vão = 15 pés.
Solução :

$$1 - \text{Por meio da fórmula : } P = \frac{3.2n RU}{Lk} - \frac{2pL}{5}$$

Substituindo os termos conhecidos :

$$\begin{aligned} n &= 5 \\ R &= 24000 \text{ libras por polegada quadrada} \\ U &= 36 \text{ cm. cúbicos} \\ L &= 15 \text{ pés} \\ k &= 1.25 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{teremos : } P &= \frac{3.2 \times 5 \times 24000 \times 36}{15 \times 12 \times 1.25} - \frac{2 \times 350 \times 15}{5} = \\ &= 61400 - 2100 = 59300 \text{ lb} \end{aligned}$$

$$\text{Logo, a capacidade da ponte será : } \frac{59300 \times 1.5}{2000} = 44 \text{ ton}$$

2 — Por meio da tabela

$$\begin{aligned} - 1 \text{ viga suporta : } 8.5 \text{ ton} \\ - 5 \text{ vigas suportarão : } 8.5 \times 5 = 42.5 \text{ ton} \end{aligned}$$

Os resultados obtidos pelos dois processos apresentam a diferença de 1.5 ton, o que aliás acontece nos cálculos do FM 5-35, donde tiramos este exemplo.

O DISFARCE NO MAR

Por JACQUES BREDAT

Traduzido e adaptado do francês pelo Capitão
Leonino Junior

A identificação dos objetivos navais constitui, para o artilheiro de costa, tarefa de capital importância, para cujo desempenho deverá estar perfeitamente habilitado, mediante um conhecimento completo das principais características dos navios de guerra, aliado a um alto grau de treinamento, somente conseguido através de uma preparação cuidadosa e bem orientada.

Traduzindo o presente artigo, no qual são feitas interessantes considerações sobre o assunto, pensamos contribuir talvez, com uma parcela mínima de informações úteis, para a instrução daqueles a quem compete a defesa da costa brasileira. (Nota do tradutor).



"Iludir o adversário, seja fazendo-o crer que nada existe onde existe alguma coisa, ou que existe qualquer coisa onde não existe nada, quer dando aos objetos disfarçados a aparência do que eles não são, quer falseando as perspectivas, para complicar a identificação e a determinação da rota, é um procedimento de boa guerra, que os beligerantes não deixam de utilizar, tanto no mar como em terra. No entanto, um disfarce realmente eficaz é sempre difícil de realizar, e as dificuldades em nenhuma parte são tantas quanto no caso de embarcações no mar. A observação exercitada de um marujo, certamente não se deixará enganar por um artifício grosseiro e somente os verdadeiros especialistas, ao mesmo tempo artistas e conhecedores do assunto, podem pretender obter resultados satisfatórios no disfarce de navios de guerra."

Se bem que o disfarce naval tenha surgido somente durante a guerra de 1914-1918, essa questão já havia preocupado os meios navais há meio século: na Inglaterra, por exemplo, foram feitos no início deste século, estudos comparativos com diversas pinturas, geralmente de tonalidades cinzentas mais ou menos escuras, algumas vezes azuladas — um encouraçado foi até pintado de verde — que tinham por finalidade tornar menos distintas as silhuetas dos navios projetadas no horizonte. Nessa época, também, estudou-se mesmo um projeto de pintura mesclada para torpedeiros; parece, no entanto, que essa idéia não passou do seu estado inicial.

— O DISFARCE RACIONAL FALSEIA AS APRECI- ÇÕES DA DISTÂNCIA E DA RÔTA.

Foi a guerra submarina, desencadeada em 1915 pela Alemanha, com a violência que sabemos, que deu origem a novas pesquisas sobre o assunto. O lançamento de um torpedo exige, com efeito, um cálculo preciso dos elementos de tiro, para o qual o atirador necessita determinar previamente a distância, a rota e a velocidade do seu objetivo. Essas determinações sendo feitas necessariamente com o periscópio, em condições difíceis, mostram a necessidade que se tem de perturbar as observações do comandante do submarino, e os primeiros disfarces consistiram em falsos "bigodes" ornando os lados da proa, para dar a impressão de uma maior velocidade. Cogitou-se, em seguida, de dificultar a apreciação da rota decalando os mastros e os paus das embarcações, e depois, de utilizar um matizado, também com a finalidade, quer de tornar indistinta a silhueta, quer de falsear a perspectiva. (figs. 1 e 2).

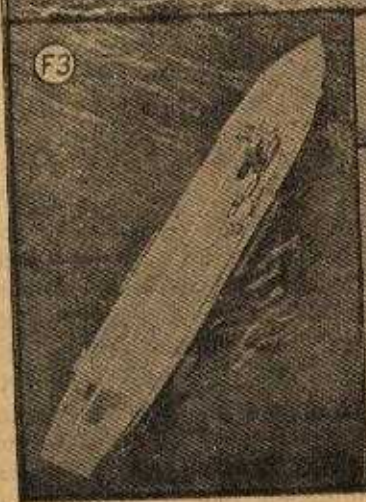
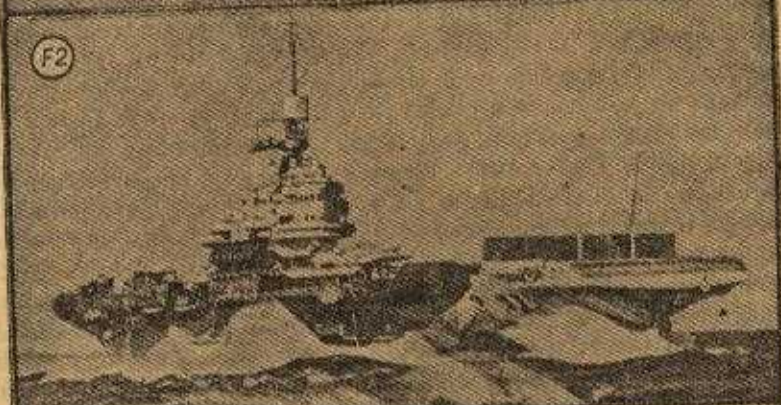
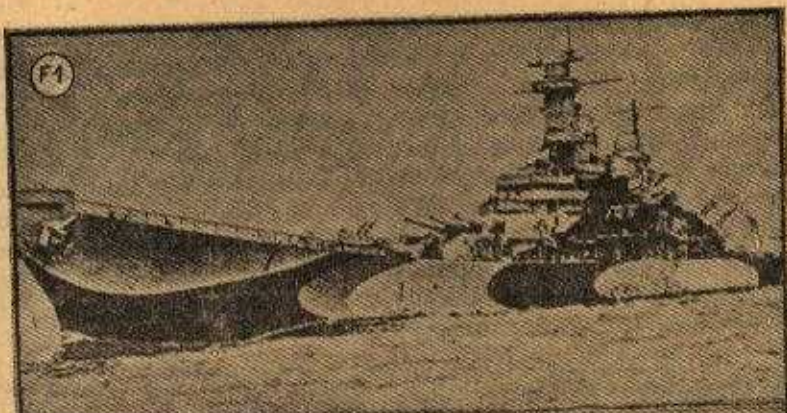
Foi com aplicação desses princípios que o "Board of Trade" inglês e o Almirantado britânico fizeram construir, em 1917-1918, navios cargueiros e de patrulha com um mastro único e com

Figura 1 — O encouraçado americano "Missouri"

Figura 2 — O porta-aviões britânico "Formidable". A mescla de tintas com que estão pintados estes navios perturba o adversário que procura identificá-los e determinar sua distância e sua rota.

Figura 3 — Na baía de Scapa Flow, um falso porta-aviões, cópia do "Hermes" de 12 000 toneladas, não é senão um cargueiro, coberto com armações e lona.

Figura 4 — A esquadra fantasma, na baía de Scapa Flow. Não é nenhum dos encouraçados "Revenge" ou "Resolution" que vemos no primeiro plano desta fotografia e sim um inofensivo cargueiro de 8 000 toneladas. Ao fundo vemos o porta-aviões "Hermes", já mostrado na figura 3.



linhas de aparência simétrica, senão idênticas, nas duas extremidades. Certamente os comandantes de submarinos foram algumas vezes iludidos por esses métodos, mas verificou-se também que a eficácia de um disfarce, tendo por finalidade tornar um navio menos visível, devia variar grandemente de acordo com as condições de luminosidade. Constatou-se, assim, que os navios-hospitais, pintados de branco, com faixas vermelhas ou verdes e grandes cruzes vermelhas, para serem facilmente identificados, podiam, em certos casos, se tornar muito menos visíveis do que embarcações cuidadosamente disfarçadas, com o intuito de se tornarem inteiramente despercebidas.

No decorrer da última guerra, os navios de combate que, de 1918 a 1939 haviam retomado suas cores de casco habituais do tempo de paz (tonalidades cinzentas, escuras nos mares frios, mais claras nos mares quentes, azuladas, verdes ou pretas nos submarinos) foram de novo disfarçados. Viu-se novamente nos oceanos as pinturas mescladas do período 1914-1918; porém outras modalidades foram praticadas, particularmente no fim da guerra, entre 1944 e 1945. Nessa época, a maior parte das embarcações de guerra aliadas tinha as chaminés e as superestruturas pintadas unicamente de dois tons: uma chaminé menor se destacava sobre a chaminé propriamente dita, cujo resto estava pintado, juntamente com as superestruturas, de uma tonalidade mais clara; esse gênero de disfarce tinha por finalidade iludir o adversário sobre as dimensões reais do navio, e consequentemente, sobre a sua distância aparente. Como as principais dificuldades resultavam das sombras projetadas pelas superestruturas e sobretudo pelo armamento, procurou-se evitá-las, tanto quanto possível, com o emprêgo de pinturas claras, nos locais onde se formavam geralmente essas sombras.

— A PROCURA DA INVISIBILIDADE

O disfarce ideal de um navio no mar seria aquele que o tornasse inteiramente invisível. E' evidentemente impossível obter esse resultado, porque não pode existir um disfarce absoluto, eficaz em todas as situações de luminosidade, a qualquer hora do dia e da noite, em qualquer estação, em qualquer tempo e em qualquer ponto do globo. No entanto, pode-se tornar um navio praticamente invisível em condições bem determinadas, reunindo-se previamente uma documentação calcada nas condições sob as quais o navio vai operar: luminosidade geral e condições meteorológicas habituais dos mares onde ele deve navegar, cores

das águas, cor do céu, nebulosidade e finalmente variações de tôdas essas condições com as horas do dia e com as estações do ano.

Resta, então, utilizar praticamente todos os dados. Com essa finalidade o Almirantado inglês criou um órgão especializado, o "Laboratório de pesquisas de Leamington", onde eram feitos ensaios em modelos reduzidos, em um reservatório submetido a iluminação fluorescente especial, reproduzindo exatamente as condições de luminosidade observadas em tôdas as épocas, em tôdas as partes dos "sete mares", com um sol e uma lua artificiais, de intensidade reguláveis, e com brumas e neblinas de densidade variável. Os modelos de navios podiam, então, ser observados tal como o seriam da ponte de uma embarcação, sobre o mar, ou então do alto, de um avião, voando a diversas altitudes. As condições figuradas no tanque de experiências eram fixadas em função da tática favorita de ataque do inimigo e da hora em que esses ataques eram mais frequentes e mais perigosos. Chegou-se a resultados diferentes, por exemplo, quando se tratava de assegurar a máxima proteção contra ataques de avião realizados em pleno dia, com bom tempo ou com tempo coberto, ou contra ataques de submarinos, operando ao cair da tarde ou ao raiar do dia.

Os porta-aviões apresentam dificuldades especiais para o disfarce, porque a linha horizontal do convés de pouso não pode quasi ser dissimulada e as plataformas das armas de defesa anti-aérea produzem sombras características. Os ingleses pretendem no entanto ter conseguido, em condições particulares de luminosidade, fazer um porta-aviões aparentar um navio de muito menor deslocamento, muito mais próximo do observador.

E' difícil expressar uma opinião abalizada a respeito dos resultados obtidos, na prática, por um processo de disfarce, porque o fato de um ataque não se realizar ou falhar pode ser resultado de múltiplos fatores, que nada tem a ver com a pintura de um casco. Resultados muito interessantes foram, no entanto, obtidos em certos casos: certo disfarce, azul claro e branco, adotado por navios de escolta de comboios que operavam nas imediações do noroeste das Ilhas Britânicas, atingiram de maneira tão perfeita o fim desejado, que esses navios chegaram ao ponto de não se distinguir entre si!

Citam-se, ainda, outras formas de disfarces que foram particularmente praticadas no Pacífico, por certas embarcações que navegavam ao longo das costas das ilhas tropicais, de vegetação luxuriante. Para escapar á observação dos navios bem

como á dos aviões, numerosas embarcações pequenas utilizaram muitas vêzes ramagens e plantas de grande porte. Sem dúvida, o primeiro comandante que teve essa idéia havia lido Shakespeare e se recordava da floresta que andava !

— *O DISFARCE DESTINADO A FALSEAR A IDENTIFICAÇÃO : NAVIOS-ARMADILHAS E ESQUADRAS DE ESPANTALHOS.*

Passemos, agora, a um outro aspecto do disfarce que tem por finalidade, quer dar aos objetos a aparência do que eles não são, quer de fazer crer que existe qualquer coisa onde realmente nada existe.

O primeiro caso, que nos vem imediatamente á memória, é o dos navios-armadilhas, os famosos "Q-ships" dos ingleses, durante a guerra 1914-1918. Eram, recordamos-nos, inofensivos veleiros, navios de pesca ou de carga, transformados em "lobos" perigosos, graças a um armamento temível, cuidadosamente dissimulado; ofereciam-se aos tiros dos submarinos alemães até que êstes emergissem sem desconfiança e êles pudessem lhes inflingir, com os canhões, avarias sérias. Com a adoção e a generalização dos comboios, os navios-armadilhas perderam rapidamente sua eficiência e sua "bela época" não durou senão 18 meses, entre 1915 e 1916.

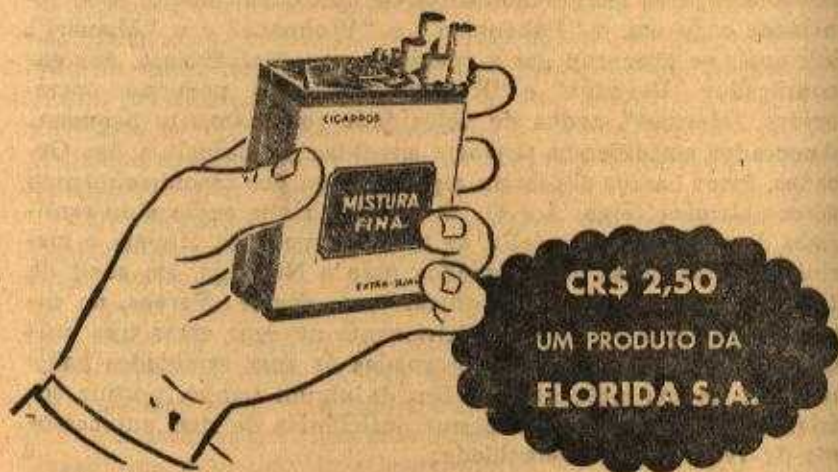
Certos cruzadores auxiliares alemães, que foram mandados navegar em águas longínquas, tinham, também, a aparência de inofensivos navios mercantes. Eram então realmente navios mercantes transformados, porque era mais fácil assegurar a essa espécie de embarcações um maior raio de ação do que a um verdadeiro navio de guerra. Muitos se aproveitaram de sua aparência pacífica para se aproximar de suas presas sem despertar suspeitas, e alguns chegaram mesmo a iludir cruzadores de patrulha, ultrapassando as linhas de bloqueio aliadas, tal como o famoso "Seedler" de Von Luckner.

Os cruzadores auxiliares alemães da última guerra eram também, muitas vêzes, cargueiros transformados, e foi, certamente, enganando até o último momento sobre a sua verdadeira identidade, que em novembro de 1941 o "Kormoran" poudes se aproximar do cruzador australiano "Sydney" e destrui-lo. O "Kormoran", é certo, recebeu nesse breve combate avarias tais, que também afundou algumas horas depois.

Recordamos-nos, igualmente, da famosa esquadra fantasma, creada em 1914 pela imaginação fértil de Winston Churchill,

então primeiro lorde do Almirantado. A esquadra inglesa se achava, nessa época, seriamente minorada em consequência de um certo número de avarias de máquinas, que haviam obrigado muitos encouraçados e cruzadores de batalha a se recolher aos arsenais e estaleiros: Churchill decidiu transformar rapidamente uma dezena de cargueiros, aos quais fêz dar silhuetas de navios de guerra, e esse grupamento especial, que foi chamado "esquadra de espantalhos", recebeu ordem de operar em ligação com a "Grande Esquadra", para ajudar a enganar o inimigo sobre os movimentos das forças desta última. Rápido, no entanto, o ardil foi descoberto: os navios, sobrecarregados pelas falsas superestruturas e pelo lastro com que haviam sido dotados para diminuir a altura dos seus costados, muito elevados para verdadeiros navios de guerra, deslocavam-se lentamente e eram portanto incapazes de iludir um observador experimentado. Depois de algumas missões de que foram incumbidos alguns desses navios fantasmas, quer ao largo de Nova York, para afugentar navios mercantes alemães desejosos de se fazerem ao mar e que depois foram internados, quer nos Dardanelos, onde se desejava fazer crer a presença de uma esquadra mais numerosa, foram todos depois restituídos às suas missões de navios mercantes. Mau grado essa experiência que, no final das contas, não deu resultados satisfatórios, o Almirantado britânico voltou a realiza-la no início da última guerra. Se era, com efeito, difícil enganar os observadores navais, o mesmo não se dava com os pilotos da Luftwaffe, muito menos exercitados na observação e identificação de navios. Foram escolhidos, então, novamente, três navios mercantes de aproximadamente 8000 toneladas cada um, o "Pakenham", o "Weimana" e o "Mamari", aos quais se procurou dar a aparência, respectivamente, dos encouraçados "Revenge" e "Resolution" e do pequeno porta-aviões "Hermes", todos de velocidade relativamente pequena. Ancorados em diversos portos e enseadas da Escócia e das Orcadas, esses barcos abusaram algum tempo dos reconhecimentos aéreos alemães (figs. 3 e 4). O disfarce tinha então sido realizado de maneira assás feliz, se acreditarmos nos oficiais e marinheiros franceses que, enviados para a Noruega, em abril de 1940, tiveram ocasião de encontrar esses navios. Parece, no entanto, que não fizeram verdadeiramente navegar essas três unidades, que foram, também, retornadas às suas atividades habituais de navios mercantes ao fim de algum tempo, porque sofriam, apesar de tudo, da mesma deficiência de suas antecessoras de 1914, a baixa velocidade.

Assim, quando em 1942 o Almirantado inglês, cuja esquadra de linha tinha sido muito castigada, desejou de novo iludir o inimigo dessa maneira, poz em execução um processo ligeiramente diferente. Figurava, então, nos manuais navais, um encouraçado de 23000 toneladas, ineficiente, o "Centurion", que servia, em tempo de paz, de alvo de bombardeio, telecomandado; êste apresentava, pelo menos, a vantagem de uma velocidade suficientemente elevada (18 nós) para poder, senão acompanhar uma verdadeira esquadra, pelo menos fazer "figura" na escolta oceânica de um importante comboio. Nessa intenção deram-lhe a silhueta de um dos novos encouraçados ingleses de 35.000 toneladas que acabava de entrar em serviço. E' preciso notar, porém, que essa transformação não foi absolutamente perfeita, porque o ardil não escapou aos observadores alemães do Mediterrâneo, e o inimigo o mencionou em relatos de feitos navais aparecidos na Europa ocupada, durante a guerra. O "Centurion", por essa razão sem dúvida, não conservou sua nova aparência senão durante alguns mēzes; reconduzido á Inglaterra, sofreu nova transformação. O desembarque na Normândia ia ser realizado: tinham decidido lançar na costa um certo número de embarcações que, encahadas perpendicularmente, deviam servir de quebra-mar e facilitar a abordagem das lanchas de desembarque. Da mesma maneira que o velho encouraçado francês "Courbet" e que o velho cruzador holandês "Sumatra", o "Centurion", desembaraçado de suas "penas de pavão", realizou sua última missão em uma das praias de Calvados.



O CONCURSO DE ADMISSÃO A E. E. M.

— Problemas Táticos Correspondentes —

Majór Paulo Enéas F. da Silva

1. — APRESENTAÇÃO

Várias vezes fomos solicitados, por inúmeros companheiros, de tôdas as Armas, no sentido de estudar com êles alguns problemas relativos ao concurso de admissão à Escola de Estado Maior. Tratava-se sómente dos problemas táticos. A maioria dêsses oficiais, expondo motivos os mais variados, alegava suas deficiências, ponderando, com razão, as dificuldades que haviam encontrado até então, no estudo da parte militar propriamente dita, do concurso.

O fechamento da Escola das Armas e o seu funcionamento, mais tarde, em turnos duplos cada ano, trouxe, consequentemente, um prejuízo notório para o aperfeiçoamento da massa de capitães ou tenentes antigos das diversas armas. Além disso, a falta de *instrução de oficiais* devidamente orientada e conduzida nas diversas unidades, seja deficiência de bons instrutores, seja dos meios materiais, muito concorreu para que aquele estado de coisas se agravasse.

O concurso de admissão à E. E. M., além da parte puramente militar - profissional, chamemos assim, exige do oficial uma soma considerável de conhecimentos gerais, cuja assimilação, via de regra, consome tempo muito ponderável. Os assuntos de cultura geral, nos diferentes ramos, podem, com o simples trabalho pessoal, ser estudado. A parte profissional-militar, no entanto, referente aos problemas táticos, exige mais alguma coisa além dos conhecimentos básicos, auidos nos diversos regulamentos. Não pode prescindir da prática da resolução dos "*casos concretos*", única forma de obtermos a flexibilidade necessária e indispensável ao exercício das nossas funções de comando, nos escalões sucessivos da hierarquia.

O fato de que já havíamos sido instrutores na E. A. O. e E. E. M., colocava-nos bem à vontade para estudar a situação dos camaradas. Conhecíamos suas deficiências e as necessida-

des a atender com relação à prova que elles iam enfrentar. A solidariedade moral e profissional, que julgamos a pedra fundamental de nossa organização, ditou-nos aceitassemos a incumbência. E o fizemos com prazer. Seríamos úteis a esses officiaes e de qualquer modo, ao Exército.

Várias turmas tivemos sob a nossa orientação. Os resultados que colhemos foram, indiscutivelmente, bem promissores. Conforta-nos, sobretudo, a certeza de que esses officiaes haviam aceito e apreendido o método de raciocínio para solução dos casos concretos. Jamais pugnamos por uma *única solução*. Nosso escôpo era, antes de tudo, dar-lhes a possibilidade de "enfrentar" com segurança qualquer caso. Para isso tornava-se preciso, primeiro, incutir-lhes no espirito a confiança no método que aconselhavamos. Isto foi obtido através as discussões livres, conduzidas dentro da lógica e do bom senso. Todas as perguntas tiveram suas soluções. Mostravamos a melhor e, jamais, a única.

Após todo esse trabalho, cuja documentação tivemos o cuidado de catalogar e distribuir-lhes, passou-nos pela mente o seguinte: porque não dar uma difusão mais ampla, de modo que o estudo pudesse ser feito também, pelos demais officiaes, afastados do Rio, onde os outros mais felizes, tiveram essa oportunidade? Procuramos sondar. O ambiente seria favorável. Decidimos fazê-lo. Não queremos, frizamos bem, com isso resolver o problema do concurso de admissão à referida Escola. O nosso subsídio é mais modesto. Pretendemos tão somente mostrar aos nossos companheiros o método de trabalho, calcado muito objetivamente nas Instruções que regulam aquele concurso.

2. OS PROBLEMAS

No que se refere aos conhecimentos militares, dizem as Instruções: haverá uma parte, *comum a todas as Armas*, abrangendo os assuntos relativos ao Serviço em Campanha, às Transmissões, à Organização do Terreno e à Topografia; uma outra, peculiar à Arma do candidato, relativa ao emprego do R.I., R.C., Grupo, etc., ou frações menores, nas várias situações da vida em campanha.

Dest'arte, de duas naturezas serão os problemas por nós apresentados. Uns *gerais*, em que procuraremos salientar os conhecimentos fundamentais comuns a qualquer arma. E, realmente, há certas noções que não constituem privilégios de Artilheiro ou de Cavalarião. Exemplifiquemos: toda tropa

marcha, estaciona e provê a sua segurança. Dentro desses problemas há regras que um determinado oficial, desta ou daquela arma, não pode, absolutamente, desconhecer, mesmo que se refira a outra que não a sua. As normas baixadas para o concurso têm em vista, neste particular, verificar o grão de instrução profissional dos diferentes oficiais.

Quanto à prova peculiar à Arma do candidato, sendo mais específica, o estudo desce aos pormenores. O oficial demonstrará, então, conhecimento mais vasto, pois os problemas são também mais desenvolvidas.

Para facilidades de estudo, procuramos caracterizar todos os problemas num mesmo grupo de cartas.

Sabemos como é difícil a sua orientação.

No problema de caracter geral, como se trata de apreciar conhecimentos comuns a todas as Armas, enquadramo-las em um Destacamento, operando isolado. Não se trata de empregar Armas evidentemente. Isto é problema de Tática Geral, que foge às finalidades do concurso. O que vamos ver é o Comandante desse Destacamento, à luz de uma ordem recebida, tomar decisões que respondam às necessidades gerais da vida em campanha; em seguida, para treinamento, redigimos as ordens que resultariam daquelas decisões. Si fôr o caso, materializaremos nos calcos certos pedidos, muito comuns nas provas de exame. Teremos, deste modo, *preparado* os candidatos.

Na parte referente à Arma do candidato (Cavalaria, adiantamos) faremos o estudo completo, seja na marcha, seja na defensiva, ou no ataque.

O nosso método é o conhecido, do exame dos diversos fatores da decisão. Aplica-se a qualquer caso, como veremos. Tratando-se, porém, de uma prova de concurso, em que o fator *tempo* é o maior inimigo do oficial, apresentaremos também uma forma mais rápida de solucionar os casos propostos. É questão técnica do exame.

3. OS CASOS CONCRETOS

Dividiremos o estudo em cada um deles da seguinte forma:

- a. *Análise do problema*, examinando sucessivamente cada fator para, em seguida, fazer a síntese, que é a Decisão.

- b. Assentada a decisão, dirigiremos as *ordens*, moldadas nos mementos modernos, definidos nos Regulamentos traduzidos dos correlatos N. Americanos.

Vejamos pois esse "casos":

1.º) — O DESTACAMENTO DE TODAS AS ARMAS NA MARCHA.

De acôrdo com o nosso R.I.P.Q.T., todo exercício (o tema é um exercício de quadros na carta) deve permitir ressaltar determinados ensinamentos. O número destes varia com o gráo de adiantamento da instrução.

Considerando a situação dos oficiais candidatos à E. E. M. para os quais se exige uma soma muito maior de conhecimentos gerais e profissionais, podemos, neste trabalho e nos demais, caracterizar um número de ensinamentos além do que normalmente se vê.

Para esse tema — *Marcha de um Destacamento* pretendemos deixar bem claro que:

- 1 — O problema da marcha reside, sobretudo, na boa adaptação das características das diferentes Armas às condições oferecidas pelo terreno. Em última análise, à rede de comunicações existentes;
- 2 — para o Comandante de Destacamento tomar a sua decisão, num problema desta ordem, a idéia de conforto da tropa predominará sempre, sem descuidar é verdade, da questão de segurança;
- 3 — o gráfico de marcha representa, no caso, um fator bastante ponderável, para a organização do movimento; certas vezes, segundo a rede de estradas, sómente o gráfico dará elementos para aquela decisão;
- 4 — As ordens — nos seus aspéctos diversos — sómente devem conter aquilo que possa influir na boa execução da marcha; a oportunidade de sua expedição e a conveniência, são outros elementos a cogitar.

Apoiados nesses "ensinamentos", foi que montamos o tema, que se segue.

A — O TEMA:

(Ver em anexo: Tema n.º 1)

B — UMA SOLUÇÃO:

Segundo o método que, no início, focalizamos, dividiremos o trabalho: *busca da decisão, confecção do gráfico e as ordens.*

I — A BUSCA DA DECISÃO:

1 — ESTUDO DOS FATORES

a. O AMBIENTE

O ambiente de guerra, em que vai trabalhar o Comandante do Destacamento, está encerrado na *Situação Geral*. De sua leitura vemos:

- (1) Há, no momento, um equilíbrio entre as forças Azuis e Vermelhas no córte do Rio JACARÉ GUASSU.
- (2) Os Vermelhos, como pretendem quebrar êsse equilíbrio, parece-nos conseguiram alguma superioridade sobre os contrários, seja de ordem material ou moral.
- (3) O rompimento do equilíbrio só poderá ser realizado dentro de um prazo nunca inferior a 48 horas, mesmo para ações locais, que exijam rearticulação de dispositivos, colocação de outros meios ao pé da obra, etc..
- (4) A concentração de nossas forças a coberto do Rio JACARÉ PEPIRA responde à segurança. Esse rio, como obstáculo, dá aquela garantia.

b. A MISSÃO:

De que se trata?

É o verbo transcrito na ordem que nos define a ação a desempenhar. No caso: *reunir* o destacamento na região de BOCAINA, onde receberá novas instruções para seu emprego possível ao N. do Rio J. PEPIRA.

Analisando o que significa esse verbo podemos concluir:

- Primeiro é preciso *definir a articulação* do Destacamento na região de BOCAINA. Em seguida, *organizar* o movimento até lá.

Aquela articulação deve responder, sobretudo, ao possível emprego ao N. do Rio J. PEPIRA. Vejamos pois como isso se poderá dar:

- (1) O Destacamento pode ser aspirado para a Ofensiva que planeja o Comando Vermelho. Isto subten-de principalmente, intervenção da Infantaria (o 3.º R.I.) e a Artilharia (o 5.º Gr.). As operações ofensivas, em regra, absorvem tropa dessas armas. Por uma questão de segurança, entretanto, do próprio Destacamento, a marcha ao N. do J. PEPIRA, terá que ser coberta pela sua Cavalaria.

Como conclusão:

- nessa hipótese, de participação das operações ofensivas no Rio J. GUASSÚ, o destacamento deverá se articular em BOCAINA tendo: Cav. mais avançada; Inf. e Art. mais ou menos entrozadas.

- (2) O Destacamento pode ser chamado à luta defensiva no J. GUASSÚ, se a situação de equilíbrio se prolongar e o Comando Vermelho não puder, no momento, quebrá-la. Ainda nesta hipótese, as operações serão à base de Inf. e Art.. A segurança do deslocamento até lá ainda persiste.

Como conclusão: ver a articulação para a hipótese anterior.

- (3) Finalmente, no caso dos Azuis tomarem a iniciativa das operações ofensivas (é pouco provável, no quadro montado, mas possível), o Destacamento poderá ser levado a ocupar posições no próprio Rio J. PEPIRA, para, com outras forças, se opôr à progressão dos adversários, que tiverem transposto o Rio J. GUASSÚ e se lançado para o sul. Ainda assim, os maiores esforços, no rio serão pedidos à Inf. e Artilharia, ao N. dele, se for o caso, à Cavalaria.

Então:

- a articulação em BOCAINA, poderá ser a mesma das hipóteses anteriores.
- Assentadas as condições de futuro emprêgo ao N. do Rio PEPIRA, o exame do terreno, respeitadas as características de cada unidade, nos dirá daquela articulação.

— Há alguma restrição, no tempo ou no espaço, para o cumprimento dessa ordem?

No espaço não, mesmo porque cabe ao Comandante do Destacamento escolher, na região de BOCAINA, onde lhe será mais adequado "arrumar" suas unidades.

No tempo: a urgência de partir só se enquadra na conclusão a que chegamos, do exame da situação geral, da possibilidade de uma ofensiva no prazo nunca inferior a 48 horas. Concluindo, podemos dizer:

— O Comandante do Destacamento terá plena iniciativa para decidir quando começar o movimento. Pode, pois, dar todo o conforto à tropa.

— Quando foi recebida a ordem?

— às 1700 hs. do dia D.

Levando-se em conta, porém, que os desembarques das unidades só estarão terminados às 2400 hs. desse dia, o Cel. só poderá iniciar o movimento dando todo o conforto à tropa a partir das 6,00 hs. de D-I.

— Síntese do estudo da Missão:

— Trata-se de ver, primeiro, como articular o Destacamento na região de BOCAINA; em seguida, organizar o movimento até lá, dando o máximo de conforto à tropa. Início da marcha a partir das 6,00 hs. de D-I.

c. Estudo do Inimigo:

— Devemos considerar o inimigo terrestre e o aéreo.

— Terrestre:

Respondendo às clássicas perguntas: quem é? (natureza e valor), onde se encontra? o que faz? e o que pode fazer? chegaremos à conclusão:

Trata-se de uma situação estabelecida, há dias, ao longo de um curso d'água que constitui um obstáculo, a cerca de 60 Kms. ao N. da região em que se encontram as unidades do Destacamento. Consequentemente, nada, praticamente, a temer desse inimigo terrestre.

— *Aéreo:*

Embora o tema nada diga a respeito da atividade aérea dos Azuis, não podemos asseverar sua impossibilidade de intervenção.

Tratando-se de uma marcha, os aviões inimigos, sobrevoando a coluna, ou as colunas, se for o caso, poderão baixar e atacá-los, especialmente nos pontos críticos dos itinerários, tais como pontes, desfiladeiros, etc. Cabe-nos, então no estudo do terreno, verificar onde estão tais pontos sensíveis.

— *Síntese do estudo do Inimigo:*

- Nada a temer do inimigo terrestre. Quanto ao aéreo, cuidar particularmente dos pontos críticos dos itinerários. Em consequência, o Comandante do Destacamento pode pensar, realmente, em dar todo conforto à sua tropa.

d. *O terreno:*

Faremos o estudo do terreno sob dois aspectos: com relação à missão, isto é, tendo em vista a *articulação* do Destacamento na região de Bocaina e a *marcha* até lá e, finalmente, para *verificar os pontos críticos*, favoráveis à atuação da aviação inimiga.

— *O terreno quanto à missão*

- (1) Para *articular* o Destacamento na região de BOCAINA:

Já vimos que a articulação deve responder não só às características dos estacionamentos das diferentes unidades mas também ao possível emprêgo ao N. do Rio J. PEPIRA.

O calco n.º 1, anexo, responde a essas necessidades. A Cavalaria e Engenharia ficaram situadas numa região de pequenas fazendas, onde será possível encontrar água para homens e animais, abrigos para estes últimos e alguma instalação para certos elementos dessas unidades mais sensíveis às intempéries (saúde, etc.). A Infantaria se beneficiou do acantonamento em BOCAINA e a Artilharia, pelas mesmas razões da Cavalaria, na região do BANANAL. O dispositivo desse estacionamento, assim articulado, permite partir para o N. J. PEPIRA atendendo às eventualidades de um emprêgo.

(2) *Para o movimento*

(a) Quais os *itinerários* existentes, que permitem levar as unidades dos locais de desembarque às regiões de destino? O calco anexo n.º 2 esclarecerá a questão.

Com exceção do *itinerário* 7 (tivemos o cuidado de dar a todos os eixos penetrantes a numeração ímpar e, se fosse o caso daríamos às roçadas, numeração par. É pura convenção que, aliás, facilita sobremodo a interpretação) que percorre uma região de terreno relativamente acidentada, cortando inúmeros cursos d'água, nas suas partes mais altas, os demais apresentam um traçado mais concêntrico com as necessidades de movimento, embora obriguem à passagem, na ponte logo a EN de JAHÚ. Como, porém, não se trata de marchar em coluna, e sim reunir as unidades em BOCAINA, essa servidão na ponte não constitui problema que preocupe o Cel. Cmt. do Destacamento. Bastará regular a passagem de cada um nesse ponto.

(b) *Como distribuir esses itinerários pelas diferentes unidades?*

Atendendo à posição relativa das unidades com relação a esses *itinerários* será mais conveniente distribuir como se vê no calco n.º 2.

Evitaremos, assim, que qualquer delas se veja obrigada a fazer percursos desnecessários pois que ficarão a cavaleiro dos seus eixos de marcha. Mas somente até JAHÚ. Daí em diante teremos um percurso comum, pelo penetrante n.º 9.

(c) *Que distâncias terão que cobrir as unidades?* cerca de 35 Kms. para Artilharia e Infantaria, e cerca de 50 Kms. para a Cavalaria e Engenharia. Vemos desde logo, que, excetuando a Infantaria, as demais unidades podem cobri-las numa só etapa.

— *O terreno visto com relação aos pontos críticos dos itinerários, que poderão favorecer a intervenção da aviação inimiga:*

Os pontos sensíveis estão consignados no calco n.º 2. É preciso assegurar a cobertura do movimento das diferentes unidades do Destacamento. Idem para o local do futuro estacionamento.

— *Síntese do estudo do Terreno:*

— *Como articular o Destacamento na região de BOCAINA? ver calco n.º 1.*

— Como marchar até lá? *ver calco n.º 2 e o gráfico de marcha.*

— Onde cuidar particularmente da segurança contra aviões? *ver calco n.º 2.*

e. *Os Meios:*

— No exame dos meios devemos considerar:

— sua *natureza, esforços já despendidos e possibilidades.*

Desse balanço concluiremos o que é possível *pedir-lhes.*
Vejamos:

(1) — *Natureza:*

— *Cavalaria:* parte hipomóvel e parte motorizada (Esq. de Comando e os Serviços)

— *Infantaria:* parte a pé e parte motorizada (os T.C.).

— *Artilharia:* parte hipomóvel e parte motorizada (os T.C.)

— *Engenharia:* toda hipomóvel.

Vejamos, desde logo, que há necessidade da constituição, em cada unidade, ou no conjunto do Destacamento, de dois grupamentos. Temos também que decidir como acioná-los, no tempo.

(2) *Esforços já despendidos:*

Tendo desembarcado a D, e passado a noite de D/D+1 descansando, ao iniciarem a marcha na manhã de D+1, todas as unidades estão, por isso, em plena capacidade de movimento. É possível pedir-lhe um esforço normal, no mínimo.

(3) *Possibilidades:*

Distinguiremos: de *movimento* e de *garantir a própria segurança* durante o deslocamento.

— *Movimento:* com exceção da Infantaria, cuja etapa normal é de 25 Kms., as demais podem cobrir as distâncias que as separam dos futuros locais de estacionamento. Temos sómente que provêr os altos necessários ao descanso e alimentação da tropa.

— *De Segurança:* todas as unidades têm meios orgânicos para garantirem a defesa contra aviões em voo baixo.

— *Síntese do estudo dos meios:*

Organização da marcha: ver o gráfico de marcha anexo.

II — A DECISÃO:

A *decisão* nada mais é que a condensação de todas as *conclusões* tiradas do exame dos diferentes fatores. Resta somente dar-lhes uma forma, baseada na qual o estado maior (no caso o S/3 sobretudo) elabora as ordens de execução.

Se cotejarmos as conclusões do nosso estudo poderemos resumí-las no seguinte:

— *Decisão do Comandante do Destacamento:*

- 1 — Articular o Destacamento na região de BOCAINA conforme indica o calco anexo n.º 1.
- 2 — Iniciar o movimento a partir das 6,00 hs. de D+1 e executá-lo como mostra o gráfico anexo.

III — AS ORDENS EM CONSEQUENCIA:

— *Que ordens comportaria aquela decisão?* Será o caso de expedirmos uma *ordem preparatória*?

Vejamos: as unidades desembarcaram nos diferentes locais quando o Destacamento foi constituído sob o comando do Comandante do 3.º R.I.. É justo, pelo menos, que as demais tenham ciência de que, desde então, passaram a constituir o destacamento sob esse comando. Além disso, elas não sabem o que lhes espera a D+1. Não podem *medir* o esforço que lhes será pedido. Convém, pois, alertá-las, seja sobre a formação do Destacamnto, seja do que vão fazer em seguida aos desembarques. Poderão assim, tomar medidas que se impõem. Há tempo suficiente para, depois, ser expedida a ordem de movimento, que regulará todos os pormenores de execução da marcha.

— *Quando poderia ter saído uma Ordem Preparatória?* é questão de uns 30 a 40 minutos no máximo, após ter sido recebida a ordem pelo Comandante do Destacamento.

Damos a seguir um exemplo. Poderia perfeitamente, no caso, ser dada pelo telefone da estrada de ferro.

Dest. X
N.º 1

P.C. em Est. CAMPOS SALES
dia D, às 17,30 horas

"ORDEM PREPARATÓRIA N.º 1"

(confirma ordem telefônica)

1. Vossas unidades constituem agora um Destacamento sob meu comando. Preparai-as para iniciar o movimento, às 6,00 horas de D+1, na direção geral de BOCAINA.

2. Os elementos motorizados constituirão grupamentos à parte de cada coluna.

Cel. X. Cmt. Dest.

Distribuição: A

— Passemos agora à *Ordem de Movimento*. A expedição deste documento poderia ficar para mais tarde, depois do estudo pormenorizado do problema.

A forma dessa ordem é variável. Preferimos apresentá-la sob forma de um calco onde, facilmente, podemos caracterizar certos dados. A interpretação se torna também mais fácil. No *calco anexo n.º 3* oferecemos um exemplo.

Não desejamos encerrar o estudo do caso concreto da marcha sem nos determos algum tempo sobre o gráfico por nós apresentado. Pode parecer, à primeira vista, desnecessário. Ao terminarmos, entretanto, nossas observações, estamos certos, os nossos leitores nos darão razão.

Um problema de gráfico é coisa simples. É mesmo puramente material. Se atentarmos, porém, que várias restrições podem ser impostas ao movimento, seja no tempo (horas restritas) seja no espaço (servidões de passagem em determinados trechos ou pontos), o problema, para os que nunca o fiseram, se apresenta difícil. Disto tivemos prova indiscutível durante os trabalhos em comum.

A primeira observação a fazer é com relação à rede de estradas que o Destacamento vai utilizar. Como caracterizá-la no gráfico? Olhando a carta vemos a posição relativa de cada um dos itinerários até a ponte ao N. de JAHU. Tomando esta ponte como referência para controle da passagem de cada unidade sobre ela, teremos o cruzamento dos 2 eixos, dos tempos e dos espaços. Dele, para baixo, traçamos os 4 itinerários, nas quilometragens correspondentes às distâncias entre os locais de desembarque e a ponte (17 Kms. para o 5.º Grupo de Artilharia, 16 para o 3.º R.I., 26 para o 7.º R.C. e 13a. Cia. Eng. Mont.)

Sobre cada um deles marcamos os pontos mais interessantes do percurso para destarte balisarmos os itinerários e facilmente poderemos descrevê-los quando preciso.

Para cima do eixo horizontal (dos tempos) traçamos o itinerário comum, também caracterizado pelos acidentes principais.

O movimento sendo iniciado a partir das 6,00 horas de D+1, marcamos o ponto de cruzamento dos 2 eixos com essa hora. Feito o esquema do gráfico tínhamos que traduzir, também graficamente, as velocidades dos diferentes elementos do Destacamento. Recordemos: há unidades a pé (4 Kms. p.h.), unidades a cavalo (6 Kms. p.h.) e certos meios motorizados (velocidade média de 20 Kms. p.h.). Construimos pois o *gabarito* das velocidades à margem. A todo momento será possível recorrermos a êle.

Para construirmos, agora, as linhas representativas dos movimentos de cada unidade temos que pensar:

- (1) — na *servidão* imposta pela passagem sucessiva na ponte de JAHU;
- (2) — no *afastamento* de cada uma com relação a essa ponte;
- (3) — nas *articulações* finais, na região de BOCAINA;
- (4) — na *circunstância* de que, ao N. da ponte há um único eixo de marcha;
- (5) — nas *velocidades de marcha* respectivas.

A considerarmos tão somente o *afastamento* da ponte, teríamos que "soltar" primeiro a Cavalaria. Entretanto, estando mais longe, implicitamente iria passar *mais tarde* na ponte, pelo menos com relação à artilharia, de mesma velocidade.

Traçando simultaneamente as duas linhas, da Cavalaria e da Artilharia, com o movimento inicial às 6.00 horas, veremos, graficamente, que a diferença do afastamento da ponte vai permitir saírem, ainda, àquela mesma hora. Está assim resolvida a parte destas duas unidades.

Para a Infantaria: já sabemos que o R.I. cobrirá a distância em duas atapas. Resta-nos definir até onde a primeira. As melhores condições para o seu estacionamento são encontradas no *acantonamento* em JAHU.

Então, paremos com o Regimento nessa localidade. No gráfico materializaremos a idéia, interrompendo o traço na altura que, no eixo vertical, corresponde ao Km. da cidade.

Sendo percursos normais para a Cavalaria e Artilharia, e também para a Engenharia, temos que escolher, pela carta, e depois marcar no gráfico, os locais dos *grandes altos*. Para a Artilharia satisfaz perfeitamente as margens do Rib. POUSO ALEGRE, na região das Fazs. RIACHELO e S. MARIA (cêrca de 6 Kms. ao N. de JAHÚ), onde ela pode encontrar condições exigidas por uma arma montada.

Está mais ou menos aos $2/3$ do percurso *total a cobrir*.

O grande alto para o 7.º R.C. poderia se fazer à beira do arroio sem nome, cêrca de 2 Kms. depois de transpor a ponte de JAHÚ. Há também boas condições locais. Está, da mesma forma, aos $2/3$ do percurso total.

Interrompido o traçado das linhas correspondentes aos movimentos do 7.º R.C. e 5.º Gr. de Art. naquelas regiões, o gráfico terá que assinalar o quanto, de tempo, elas ficarão paradas. Nisto entra em conta: a *duração do grande alto* e a necessidade de não marchar nas *horas mais críticas*, ou seja entre 11 e 12.30 mais ou menos. A duração varia de 2 a 3 horas. O nosso gráfico esclarece as duas suposições.

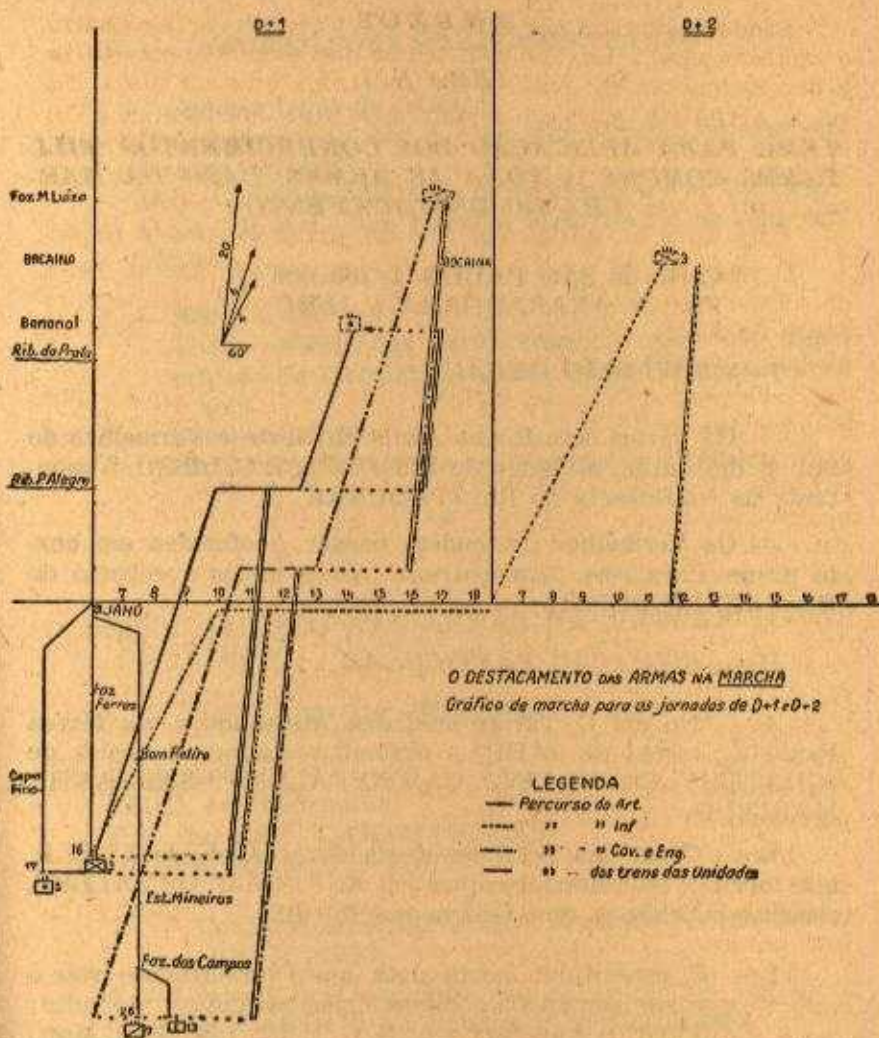
Surge agora o problema dos *elementos motorizados* — os T. C. *especialmente*, pois a tropa para ter o máximo de conforto, precisa receber as refeições quentes e a tempo. Para o traçado da linha que representam seus movimentos usaremos o processo inverso, isto é, sabendo quando distribuir essas refeições, racionamos a ré para deduzir quando eles devem partir dos estacionamentos. Levamos em conta, também, a servidão da passagem na ponte de JAHÚ.

Para o 5.º Grupo, se o almoço deve ser entregue à tropa às 11 horas, por exemplo, bastará fazer com que os T. C. motorizados, deixem o estacionamento da Est. IGUATEMY, às 9,45 horas.

Para a Cavalaria e a Infantaria, por um mesmo raciocínio, respectivamente às 10,30 e 9,30 horas.

A Engenharia, marchando com o 7.º R.C. terá seu problema resolvido por esta unidade.

Para o movimento após o grande alto, das unidades estacionadas ao N. do Rio JAHÚ, o problema oferece solução diversa. Os T.C. do R.C., depois de partirem do estacionamento, ao passarem pela região de Faz. RIACHUELO (onde estacionou o 5.º Gr.), incorporarão os da Artilharia. Assim grupados marcharão para BOCAINA. Ao atingir a região de BANANAL, os T.C. do Grupo de Artilharia abandonarão a estrada e se reunirão à sua unidade, enquanto que os do R. C.



prosseguirão até Faz. S. LUIZA, onde a unidade já se encontra.

Tudo isso é parte integrante do gráfico de movimento a D+1. Ao lado, aproveitando o mesmo eixo horizontal, podemos construir o outro, do 3.º R.I., para a jornada seguinte de D+2.

Procuramos, desta maneira, mostrar como o problema é simples, mas é preciso ter feito uma vez pelo menos.

ANEXOS

TEMA N.º 1

TEMA PARA APLICAÇÃO DOS CONHECIMENTOS MILITARES COMUNS A TODA AS ARMAS. CASO DA MARCHA DO DESTACAMENTO

Carta de SÃO PAULO, 1/100.000

Fls. de ARARAQUARA e JAHÚ.

I — SITUAÇÃO GERAL

— Há vários dias forças Azuis do Norte e Vermelhas do Sul, se defrontam ao longo do Rio JACARÉ GUASSÚ, à montante da confluência do Rio ITAQUERÊ.

— Os Vermelhos pretendem passar à ofensiva em curto prazo. Para isso, concentram novos meios a coberto do Rio JACARÉ PEPIRA.

II — SITUAÇÃO PARTICULAR

A — No dia D, várias unidades, utilizando a via férrea Paulista (ramal de JAHÚ), desembarcam nas estações de IGUATEMY, CAPIM FINO, CAMPO SALLES e SALDANHA MARINHO.

B — Cêrca das 17,00 hs. desse dia, o Cmt. do 3.º R. I., que termina seus desembarques em EST. CAMPOS SALLES, recebe, via telefone, uma Ordem, que lhe diz:

- 1 — É constituído nesta data um Destacamento sob o vosso comando, composto das seguintes unidades: 5.º Gr. Art. a Cav., 7.º R. C. e 13.ª Cia. Eng. Mon., respectivamente nos seus locais de desembarques, em EST. IGUATEMY, CAPIM FINO, SALDANHA MARINHO.
- 2 — O Destacamento deverá estar reunido na região de BOCAINA, onde receberá novas ordens para seu emprêgo ao Norte do Rio JACARÉ PEPIRA.
- 3 — Os desembarques das uniddaes acima mencionadas estarão terminados às 24.00 hs. de hoje."

III — INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

- 1 — Sobre a tropa de estudo:
 - R. I. : do tipo II, isto é, a pé, com exceção de seus elementos de serviços.
 - O R. C. tem motorizados os serviços e o Esq. de Cmdo.
 - O Gr. de Art. tem também motorizados os seus serviços.
- 2 — Sobre o terreno:

Tôdas as estradas assinaladas na carta dão duplo sentido de circulação. O seu estado de conservação é bom.
- 3 — Sobre o tempo:

Amanhece às 6,00 hs. e anoitece às 18.00 hs.

*

* *

O DESTACAMENTO DAS ARMAS NA MARCHA LONGE DO INIMIGO;

A ORDEM DE MOVIMENTO N.º 1

Destacamento X

Dia D. às 21.00 horas.

P.C. na EST. CAMPOS SALES

ORDEM DE MOVIMENTO N.º 1.

1. — Continúa sem alteração a situação no Rio JACARÉ GUASSÚ.
2. — Nosso Destacamento vae se reunir na região de BOCAINA e ali aguardará novas ordens.
3. — Execução da marcha: ver calco anexo e gráfico de marcha.

X. Segurança contra aviões em vôo baixo: por conta das unidades, especialmente nos pontos indicados no calco anexo.

4. — a. As unidades receberão o almoço antes de deixarem os grandes altos. O jantar em fim de movimento.

b. Preparo dos estacionamentos: por conta das unidades.

5. — a. Marcharei com o 3.º R.I..

b. Deslocamento de meu P.C.: ver calco,

c. Rádio interdito até novas ordens.

d. No estacionamento em BOCAINA, aproveitamento ao máximo da rede telefônica existente.

Coronel X, Cmt. do Destacamento.

Confere: Major Y,S/3.

Distribuição: A



BANCO DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL S. A.

RECEBE DEPÓSITOS A VISTA E A PRAZO

Capital — Cr\$ 100.000.000,00

RUA DA QUITANDA, 129

OFICIAIS PARA O EXÉRCITO REGULAR

(Pelo Brigadeiro G. S. Brunskill, C.B.E.M.C.)

Tradução do Cap. A. WERNER

A eficiência e o moral do Exército Britânico, quando reorganizado no após-guerra, dependerá o mais da renovação do quadro de oficiais regulares, do que de qualquer outro fator. — Essa renovação, portanto, requer que, desde já, se estabeleça o mais cuidadoso plano, embora haja fatores que não possam ainda ser precisamente estimados, como, por exemplo, conscrição, o preço da vida, etc..

Torna-se imprescindível iniciar desde já o recrutamento de oficiais para o Exército regular, e o autor julga que poderia ser dado a conhecer detalhes mais minuciosos sobre as condições futuras do serviço, embora não pudessem ser publicadas ainda as tabelas de vencimentos, vantagens e pensões.

Tendo em vista esclarecer pontos obscuros, como sejam o padrão de vida e o tratamento que poderão esperar os oficiais regulares no após-guerra, o presente artigo focalizará o assunto sob os seguintes títulos:

- (a) — Aspecto geral — pré e após-guerra.
- (b) — Recrutamento e instrução inicial.
- (c) — Promoção.
- (d) — Condições atuais do serviço.
- (e) — Cassino de oficiais.

Afim de não obscurecer os seus aspectos principais, a questão será considerada tendo em vista a principal via de acesso à carreira das armas, isto é, a de antes da guerra, que era através "SANDHURST" e "WOOLWICH".

O acesso em outras idades, por outros canais, como pelas fileiras, pelas universidades, pela Reserva suplementar e Exército territorial, se houver, não será encarado, embora o autor seja favorável à continuação do processo de antes da guerra, desde que sujeito a uma seleção mais cuidadosa. Procurarei evitar sugestões que se baseiem em fatos incertos como, por exemplo, o da conscrição que poderá ser temporariamente necessária ou mesmo parte permanente da segurança nacional contra a guerra.

ASPECTO GERAL — ANTES E APÓS-GUERRA

Não há provavelmente dúvida alguma de que o oficial regular de antes da guerra se tenha conduzido em todos os teatros de operações como um "oficial e como um cavalheiro", pela sua conduta pessoal, seu valor profissional, seu devotamento ao dever, sua coragem e sacrifício. No meu pensar, seria um mau dia para a nação aquele em que fosse tomada qualquer medida que ameaçasse esse alto conceito de "Oficial e Cavalheiro" e o fizesse menos respeitado pelos seus homens, pelos seus compatriotas e pelos habitantes dos diversos países pelo mundo a fóra, nos quais, ante homens de tôdas as côres e crêdos, ele age virtualmente como um embaixador do povo britânico.

Por outro lado, antes da guerra, nem tudo estava inteiramente certo no quadro de oficiais do Exército Regular, no que diz respeito às suas relações para com a nação e a sua eficiência básica, e isso se poderia notar muito mais no que se referisse aos seus direitos do que às condições do serviço em si.

O Exército não era suficientemente *da nação*; havia uma tendência para se evitar que a classe dos oficiais entrasse em estreito contato com a população civil. Havia elementos pretenciosos e arrogantes que para o Exército seria melhor não existissem. No Exército do futuro, isso deverá ser corrigido. De fato, a nação insistirá em primeiro lugar no princípio de que uma carreira como a dos oficiais do Exército Regular, deverá ser acessível a todos aqueles que possuam as qualidades adequadas, sem que influam os privilégios de família e as posses particulares. Mas, a despeito das novas concepções, os costumes e os altos princípios que dominavam antes da guerra deverão ser preservados futuramente com as tradições, que são de grande valor para a nação.

Com o progresso atual a média dos oficiais de antes da guerra não atingiria o padrão que as necessidades da guerra impõe, principalmente em se tratando da infantaria, cujo acesso se dava pela "Sandhurst". É, a esse respeito, devemos lembrar que é no "treinamento" que o mais alto grau de inteligência é exigido, quer na paz, quer na rápida evolução que se segue à mobilização nacional.

Era, porém, na formação dos oficiais, no aspecto e nas condições gerais do serviço que se notavam as maiores falhas do Exército Regular de Sua Magestade. É, sem dúvida, uma prova cabal dessa afirmação o fato de que antes da guerra era extremamente difícil seduzir os jovens de escol a abraçar a carreira das armas, e, presentemente, o receio de uma situação semelhante está fazendo muitos permanecerem no voluntariado, em vez de procurarem uma Comissão Regular.

RECRUTAMENTO E INSTRUÇÃO INICIAL

Antes da guerra a média dos jovens que ingressavam no Exército o faziam como pouco mais do que um colegial. Após deixar a escola secundária, pública ou congênere, submetia-se ele a um período de instrução militar, somando de um a dois anos, em "WOOLWICH", ou "SANDHURST", para, então, aos vinte anos em média, ser incorporado como oficial. Até sua incorporação, levava mais ou menos uma vida de colegial, sem que tivesse maiores relações com os seus contemporâneos civis. Sua educação geral não estava completa, nem tão pouco recebera toda instrução do soldado ou do oficial, de molde a poder dirigir a instrução preliminar de outros. Por exemplo, ao ser incorporado como oficial provindo de Sandhurst, em ponto algum ele se aproximava do conhecimento militar ou do grau de treinamento de um jovem que saísse de uma "Unidade de Treinamento de Oficiais Comandantes" para o seu regimento durante a guerra. Portanto, conclue-se que, antes de ser incorporado, ele deve receber:

- (a) — uma boa educação geral — parte como adolescente, num estabelecimento civil;
- (b) — toda a instrução militar como soldado;
- (c) — suficiente treinamento como aspirante e como instrutor.

Em primeiro lugar, isto significa que ele não deve ser incorporado na sua primeira unidade como oficial, em idade inferior à do oficial de antes da guerra. Neste particular, nenhuma concessão deverá ser feita. A dificuldade máxima, contudo, está em reconciliar as duas necessidades essenciais: o serviço na tropa e a firme continuidade da educação geral na idade de formação.

PROMOÇÕES

A existência do quadro de oficiais do Exército, correria um risco fatal se cada oficial competisse ferozmente com seus camaradas na corrida para a promoção até o posto de Tenente Coronel — uma corrida na qual apenas um em 10 pode esperar ser bem sucedido. De fato o Exército necessita que uma grande proporção de seus oficiais sejam eficientes e ainda passem para a reserva com boa saúde no posto de major ou antes desse.

Para que possa, portanto, oferecer aos jovens uma carreira razoavelmente segura, torna-se imperativo prometer promoções até o posto de major, em função do tempo de serviço, (sujeitas a padrões mínimos de eficiência e conduta), e também uma razoável pensão ou gratificação aos licenciados no posto de major ou antes. Ao mesmo tempo, torna-se necessário atrair para o Exército os bons elementos, mediante a divulgação de condições que assegurem promoção mais

rápida aos elementos que se destaquem. Essa promoção antecipada dos favorecidos, não deve causar constrangimento aos seus companheiros, e, muito menos, prejudicar o avanço automático e normal de seus contemporâneos menos brilhantes. Anteriormente isso era realizado com a "Promoção graduada" (Brevet Promotion), conferindo-se o posto mais elevado e uma pequena gratificação extra de 2 s. e 6 d. por dia, mas sem que fosse modificada a posição na lista regimental (Almanaque). Esse sistema não era provavelmente bom; foi usado principalmente para destacar os candidatos a coronel, fazendo-os tenentes-coroneis graduados antes que tivessem tido experiência de comando ou de estado maior relativa ao novo posto, ou para evitar que velhos capitães fossem reformados devido à idade, fazendo-os assim majores graduados. O outro método de antes da guerra consistia num limitado número de promoções aceleradas de capitão a major e de major a tenente-coronel, baseadas em pouco mais do que o acaso.

Sugerimos que o sistema que julgamos ser o da Marinha, aplicado ao Exército, seria a melhor solução: a promoção — *De 2.º Tenente a Tenente* — seria automática aos 2 1/2 anos de serviço.

De Tenente a Capitão — seria automática, aos 7 anos de serviço (numa idade média de 28 anos de acordo com o plano sugerido neste artigo).

De Capitão a Major — seria possível aos 11 anos de serviço (idade de 32 anos) e automática aos 14 anos de serviço (idade média 35 anos), se demonstrasse capacidade, é lógico. Em outras palavras, cada capitão teria a oportunidade de uma promoção acelerada a major e os mais brilhantes levariam a vantagem de 3 anos sobre seus companheiros. Haveria semestralmente uma seleção para essas promoções.

De Major a Tenente-Coronel — seria possível aos 18 anos de serviço (idade média 39 anos) e impossível após 24 anos de serviço (idade média de 45 anos). A seleção para esse posto seria feita de acordo com as necessidades de preenchimento de vagas de Comandos e de outras nomeações.

Esse sistema naturalmente estabeleceria um vínculo entre os oficiais, porquanto a promoção regimental acelerada exigiria transferência para outras unidades. Na Infantaria isto significaria transferência para outro regimento. É bem verdade que a adoção desse sistema não evitaria críticas porquanto iria amalgamar todos os regimentos num corpo de infantaria, destruindo assim as antigas tradições daquelas unidades, tradições essas que demonstraram ser de inestimável valor durante a guerra. As promoções aceleradas deveriam ser acompanhadas de todas as vantagens pecuniárias e outros benefícios do posto; e é provável também que seria melhor basear as pensões nos postos acima do de Tenente-Coronel, do que na idade e tempo de serviço, como se dá presentemente.

CONDIÇÕES ATUAIS DO SERVIÇO

Antes da guerra as condições de serviço do oficial de carreira, eram demasiado precárias, até mesmo após a introdução da promoção em função do tempo de serviço. Além disso, o oficial foi sempre tratado como se tivesse posses particulares, e esperasse encontrar fora do seu próprio bolso o dinheiro com que cobrir as despesas eventuais decorrentes dos acidentes em serviço e isso numa amplitude que outras classes nunca esperaram ter de enfrentar. Antes de considerar o aumento de vencimentos e pensões necessário para atrair homens suficientemente bons para servirem, como "oficiais e cavalheiros" do Exército Regular de após guerra, torna-se imprescindível adotar os seguintes princípios:

(a) — Se o Exército pretende atrair os homens de escol mediante uma despesa razoável, deve oferecer não somente uma boa carreira profissional em que se disponha de um equipamento moderno, mas também deve proporcionar ao oficial uma vida venturosa e esportiva nas horas de lazer.

(b) — Ao invés de gratificações extraordinárias o oficial deveria ter as suas necessidades satisfeitas gratuitamente ou em espécie.

(c) — Quando em férias, após um período de trabalho normal, o oficial não deveria perder vencimentos.

(d) — O oficial deveria estar inteiramente seguro contra acidentes em seu próprio favor ou de sua família.

ALGUMAS SUGESTÕES

É de grande importância que o oficial seja aliviado das preocupações financeiras e materiais que tornaram a sua vida tão cheia de aniedades antes da guerra, quando os que ainda possuíam bens particulares eram tão poucos. Fazemos a seguir algumas sugestões práticas:

(a) — O serviço médico, de enfermagem e dentário deveria ser proporcionado gratuitamente aos oficiais e suas famílias.

(b) — As rações deveriam ser fornecidas gratuitamente.

(c) — Casa, mobília de boa qualidade, cortinas, tapetes, aparelhos elétricos, etc., deveriam ser fornecidos gratuitamente a todos os oficiais casados ou solteiros, quer em edifícios próprios do ministério da guerra, quer nos alugados pelo mesmo.

(d) — Por ocasião das férias normais, o oficial e sua família deveriam ter direito a passagens gratuitas por terra ou por mar e mesmo por ar. Do mesmo modo deveriam ser fornecidas passagens para os filhos e pais em viagem de caráter educacional.

(e) — Quando em férias, o oficial solteiro deveria receber dinheiro ao invés de provisão em espécie para alimentação, alojamento, luz e combustível. No caso em que as famílias necessitassem fazer uma estação de repouso ou mudar de ares, ou de passar uma temporada nos Domínios da União, idêntico proceder se deveria ter também em relação a elas.

(f) — Dever-se-ia proporcionar aos oficiais, meios para a prática de esportes, como fossem, quadras de tennis, picinas de natação, campos de polo, etc.

(g) — Os oficiais deveriam ser segurados contra acidentes em serviço ou não, o que se faria com o Fundo de Beneficência dos Oficiais do Exército. O capital para isso deveria ser consignado pelo Estado ou constituído pelos lucros acumulados pela N.A.A.F.I. (Cantina do Combatente da Marinha, Exército e Aeronáutica), e por outras organizações de Beneficência existentes durante a guerra. Dêsse modo seriam cobertos os juros do capital empregado e os dividendos dos acionistas. Todo oficial, no primeiro pôsto, deveria ser obrigado a ingressar nessa organização e provavelmente ficaria muito satisfeito por poder aproveitar um seguro tão barato.

Entre os riscos a serem cobertos, deveriam constar os seguintes:

I — Invalidez prematura.

II — Morte: se casado ou se tiver outros herdeiros registrados que não esposa ou filhos.

III — Casamento (uma pequena quantia, sejam £ 100).

IV — Nascimento de filho (sejam £ 50).

(h) — O Estado deveria dispor de uma melhor organização para obtenção de empregos para os oficiais regulares licenciados em tempo de paz.

(i) — Os pais não deveriam ter mais despesas com os seus filhos, desde o momento em que ingressassem no Centro de Instrução Preliminar, e o custo da instrução na Universidade deveria ser reduzido ao mínimo possível.

(j) — As gratificações para uniformes, deveriam ser bem generosas e os oficiais desde o início de sua carreira deveriam poder adquirir os artigos indispensáveis ao uniforme e equipamento nos estabelecimentos do Exército.

(k) — Dever-se-ia dar uma gratificação aos casados, a partir de 26 anos de idade.

Se o jovem candidato obtiver o pôsto de oficial através das fileiras de uma unidade comum, haverá inevitavelmente, num período crítico de sua vida, um hiato na sua educação geral e no desenvolvimento de suas qualidades intellectuais e de comando. É impossível criar-se nas unidades de tropa um círculo inteiramente isolado para candidatos ao oficialato e há ainda a circunstância de que o espaço de

tempo que decorre desde a incorporação de recruta até que atinja a unidade a situação de "unidade para treinamento de oficial", raras vezes é menor que um ano.

Tal fato sugere, portanto, que o serviço do candidato a oficial na tropa deve ser prestado numa unidade especial do tipo do Centro de Instrução Preliminar no Corpo de Exército ("Primary — cum Corp Training Centre"), tal como o conhecemos nos últimos estágios da guerra.

Encontraremos menor dificuldade em ministrar ao candidato a oficial, nos mesmos estabelecimentos, pelo menos uma parte dos conhecimentos gerais mais avançados que recebem seus colegas que se destinam a profissões civis; e não será difícil, também, proporcionar a ele oportunidades para conhecer o mundo e a vida como faz o adolescente civil. Sugerimos que, após deixar a escola, ele frequentasse durante algum tempo um estabelecimento de educação do tipo "universidade", onde obteria um certificado (com um grau de seleção) e onde seria também membro de um "Centro de Instrução de Oficiais". A sequência do treinamento e seleção do jovem aspirante seria então:

Entre 17 e 18 anos: Deixaria a escola (secundária) com o seu competente certificado de curso e ingressaria numa "universidade" e no Centro de Instrução de Oficiais da mesma.

Entre 18 1/2 e 19 1/2 anos: Deixaria esse Centro como soldado completamente instruído, selecionado por fim, como um oficial em estado potencial; e ingressaria numa unidade de Instrução de Oficiais Comandantes.

Entre 20 1/2 e 21 1/2 anos: Deixaria essa unidade e seria incorporado num corpo de tropa, pronto para o serviço como oficial.

CASSINO DE OFICIAIS

Há uma impressão tão arraigada entre os civis, de que a vida nos cassinos de oficiais é cara e inacessível, que uma referência especial sobre o assunto deveria ser feita. É bem verdade que havia regimentos em que a vida era altamente dispendiosa devido à ostentação e falta de administração; em alguns casos eram comuns também os ataques ao bolso do oficial para orquestras, cachimbos, etc.... Mas, na maioria dos regimentos, a tendência de reduzir essas despesas vem aumentando há já alguns anos e uma vida mais barata e confortável, com etiqueta menos rígida, vem sendo proporcionada aos oficiais.

Não há dúvida que cada unidade deveria ter o seu próprio rancho preparado para operações em campanha, e não há dúvidas também que os cassinos não são nem necessários nem desejáveis. O autor, contudo, julga que se deveria ir além do ponto atingido

O Tiro das Metralhadoras

Cap. MOURA NETTO

CAPÍTULO 5.º

I — FENÓMENOS SONOROS DO TIRO

173 — O som se propaga no ar em ondas esféricas concêntricas ao corpo sonoro, que é fonte emissora. A sua velocidade a 0º C é de 331 m/seg., variando de 0,63m para cada grau de variação da temperatura.

O conhecimento dos fenómenos sonoros do tiro ou fenómenos acústicos do tiro, das armas de pequeno calibre, é de muita importância, mormente para localização dos órgãos de fogo do inimigo.

174 — *Velocidade inicial da bala* — As velocidades iniciais das armas de pequeno calibre oscilam entre 700 a 900m/seg.; na Madsen 35 F é de 745m/seg., na Hotchkiss de 710m/seg. e na Browning 7,62mm de 828m/seg.

A medida que a bala se afasta da origem vai perdendo a velocidade e normalmente a 1000 metros, a sua velocidade já é inferior à velocidade do som.

Para o nosso estudo nos basearemos na Mtr. Madsen 35 F e consideraremos a temperatura ambiente de 25,5º C, que foi a temperatura escolhida para a confecção da tabela de tiro. A temperatura do som a 25,5º C será :

$$331\text{m/seg.} + 0,63\text{m} \times 25,5 = 331\text{m/seg.} + 16\text{m/seg.} = 347\text{m/seg.}$$

São três os fenómenos sonoros do tiro das armas de pequeno calibre :

- a detonação;
- o estalido e
- o sibilo.

175 — *Detonação* É o fenómeno sonoro produzido pela saída brusca dos gases na boca da arma, sendo chamada também de *Onda de boca*.

O som da detonação se assemelha a sílaba PUM e se propaga em ondas esféricas concêntricas à origem do tiro, com uma velocidade igual à velocidade do som.

A percepção do som da detonação orienta um observador diretamente para a origem do tiro; e pela maior ou menor intensidade do mesmo, ele estará apto a precisar aproximadamente a distância em que se encontra a arma. Para o nosso estudo a detonação se propaga com a velocidade de 347m/seg, que é a velocidade do som. Fig. 59.

176 — *Estalido* — É o fenômeno sonoro que se assemelha ao estalo de uma chicotada no ar, soado aproximadamente como a sílaba CLAC; para o caso das armas de grande calibre é chamado de Onda balística.

É produzido pela vibração do ar com a passagem da bala, subsiste enquanto a velocidade da mesma for superior à velocidade do som.

O estalido nas proximidades da trajetória é intenso e violento, motivos pelos quais nos tiros por cima e no intervalo de tropas amigas, deve-se guardar um limite mínimo de 5 metros entre a trajetória e as tropas; e elas devem ficar avisadas, para que se evite o pânico ou a diminuição da combatividade.

A medida que a bala fura o ar, as ondas de estalido vão se formando sucessivamente e se entrelaçando, tomando a forma de um cone sonoro; com este, que vai se dilatando e crescendo com o avanço da bala. Fig. 60.

Quando a velocidade da bala passa a ser inferior à velocidade do som, normalmente a 1000 metros, a onda de estalido que viajava na ponta da mesma, se desgarrar e prossegue sozinha o seu avanço com a velocidade igual à do som, pois agora é independente da bala, que vai ficando cada vez mais para trás.

Quando ouvimos o estalido, somos orientados erroneamente para a trajetória e não para a origem do tiro, pois ele é ouvido em direção oblíqua à trajetória cerca de 60° à direita ou à esquerda. Fig. 60



Fig. 59

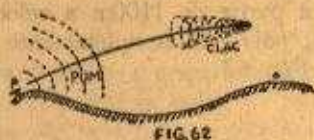


Fig. 60

177 — *Sibilo* — Quando a velocidade da bala é inferior à do som, este que marcha sempre avançado, não permite o entrelaçamento das ondas sonoras, de modo que os pontos sucessivos atingidos pela bala, emitindo ondas, ficam todas independentes umas das outras.

Um observador situado nas proximidades da trajetória, será atingido sucessivamente pelas ondas, na ordem em que forem emiti-

das, perceberá um som contínuo, semelhante a um assobio SSSS, e poderá seguir acusticamente o trajeto da bala. Fig. 61



II — PERCEPÇÃO DOS FENÔMENOS SONOROS

178 — Recorrendo a tabela de tiro da Madsen 35F procuramos o alcance em que a velocidade restante de queda U seja aproximadamente igual à velocidade do som; para 1100m achamos: $U = 346\text{m/seg.}$, e concluímos que a partir de 1100m a velocidade da bala B2M é inferior à velocidade do som ou 347m/seg.

Para ir da origem até 1100m, a bala gasta um tempo $T = 2,19$ seg., neste tempo a 1.ª onda de boca percorrerá: $347\text{m/seg} \times 2,19\text{ seg.} = 760\text{ m}$, pois avança com a velocidade do som.

Vemos portanto que quando a bala atingiu 1100m, a 1.ª onda de boca estava estíva ainda a 760m, isto é, com um atraso de 340 metros.

Um observador situado a 1100m da Madsen 35F, ouvirá distintamente os dois fenômenos, estalido e detonação, com um intervalo de quasi um segundo, e a medida que fôr se aproximando da arma, o intervalo irá diminuindo. O conjunto dos fenômenos é chamado de dupla-detonação, sendo quasi simultâneos a 400 metros da arma. Fig. 62

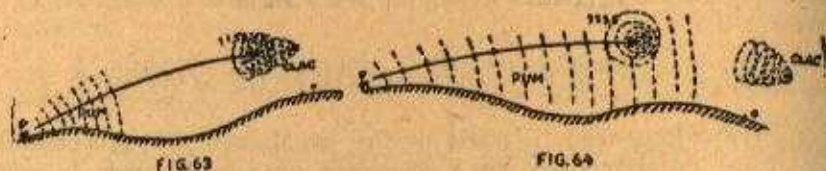
No combate quando ouvimos: CLAC — PUM, é porque estão atirando na nossa direção, a menos de 1100m, e quanto menor for o intervalo entre os dois sons, menor será a distância da arma.

Um combatente pode ser atingido pela bala sem perceber ruído algum produzido pela mesma.

179 — A partir de 1100m a velocidade da bala é inferior à velocidade do som, e a 1.ª onda de boca que avança com velocidade constante de 347m/seg. , vai se aproximando da mesma, cuja velocidade diminui progressivamente.

Vejamos a situação a 2000 metros da origem do tiro. Para percorrer 2000m a bala B2M gasta um tempo $T = 5,37$ seg., neste tempo a 1.ª onda de boca percorrerá: $347\text{ m/seg.} \times 5,37\text{ seg.} = 1863\text{m}$. Vemos portanto que a 1.ª onda de detonação está quasi atingindo a bala, estando com um atraso apenas de 137 m.

A onda de estalido já se desgarrou a partir de 1100m e prosseguiu sozinha deixando a bala para traz, que agora está sibilando, porém o sibilo produzido está envolvido pela onda de estalido. Cumpre notar que a partir de 1100m a velocidade da onda de estalido é de 347 m/seg., pois está completamente independente da bala, que ficou para traz. Fig. 63.



O intervalo entre o CLAC e o PUM passa agora a ser constante e igual a um segundo, pois ambas independem da bala, que está sibilando.

No combate quando ouvirmos a sucessão sonora :

- CLAC
- SSSS (quasi imperceptível)
- PUM

é porque estão atirando na nossa direção e a arma está numa distância compreendida entre 1100 e 2300m.

Um combatente poderá ser atingido pela bala depois de ouvir o estalido produzido pela mesma.

180 — Continuando a bala com a velocidade inferior à do som, a 1.ª onda de bôca a ultrapassa.

A 2300 metros temos :

— para percorrer 2300 m a bala B2M gasta um tempo $T = 6,6$ seg., neste tempo a 1.ª onda percorrerá : $347\text{m/seg} \times 6,6 \text{ seg.} = 2290\text{m}$ ou 2300m.

Vemos pois que a partir de 2300m a detonação ultrapassa a bala. A onda de estalido permanece na frente, pois a partir de 1100m viaja com a velocidade do som. O sibilo por ser o menos intenso dos fenômenos só será percebido nas proximidades da trajetória, porém não mais perturbado pelo estalido, que já ganhou distância da bala.

A 1.ª onda de bôca ultrapassando a bala, ultrapassa o sibilo, e quanto maior for a distância entre elas, maior será o intervalo entre o PUM e SSSS, que poderá durar vários segundos. Fig. 64

No combate quando ouvirmos :

- CLAC
- PUM
- SSSS

é porque estão atirando na nossa direção, a arma está situada numa distância entre 2300m e o alcance máximo da bala.

Um combatente pode ser atingido pela bala, depois de ouvir o estalido e a detonação produzidas pela mesma.

181 — O sibilo poderá nascer de um ricochête, portanto só servirá para orientação, quando devidamente escutado dentro da sucessão sonora.

Para o estudo consideramos a atmosfera calma (vento nulo), o que na prática não é comum, porém podemos tomar os termos médios fornecidos pelas Instruções provisórias para o tiro, ou então os valores abaixo :

Até 1000 metros :

- CLAC
- PUM

Entre 1000 metros e 2000 metros :

- CLAC
- SSSS
- PUM

Além de 2000 metros :

- CLAC
- PUM
- SSSS

Um soldado em combate, além de 1000 metros, será atingido por imprudência, pois será avisado pelo estalido (CLAC) da aproximação da bala. Deve-se ensinar o homem na instrução individual esta particularidade, para protegê-lo dos tiros de surpresa.

III — INSTRUÇÃO A MINISTRAR A TROPA

182 — Para a educação perfeita do sistema nervoso do homem, deve-se fazer o maior número de vezes possíveis exercícios com bala real, para que o mesmo sinta a realidade do campo de batalha reduzida na sua milésima parte, pois somente assim a tropa estará em condições de se portar convenientemente debaixo do fogo adverso.

Como exercícios para educação do sistema nervoso, indicamos :

- habituar o homem ao estalido da bala, fazendo com que todos os homens da Companhia, exerçam funções junto aos marca-dores de tiro no Estande; se bem que o fenómeno não se apresente como na realidade, em virtude do corte da trincheira, o treinamento surtirá o efeito desejado;
- concentrar o fogo de uma peça sobre um alvo situado a 100m, e espalhar a tropa ao longo do plano de tiro, guardando um intervalo de 7 metros para cada lado;
- executar exercícios de infiltração (Infiltration); colocando uma peça solidamente fixada sobre uma plataforma ou dobra do terreno, ficando a boca da arma a um metro do solo; fazer com que os homens progridam de rastro, sob o feixe, na direção da peça. A peça deve satisfazer as condições de justeza e precisão previstas, as rajadas serão curtas, visando-se um espelho que fique no plano da boca da arma, num alvo situado a 100 metros.

Realizar com frequência exercícios de tiro por cima, no intervalo de tropas amigas, exercícios de combate com bala real (Figuração inimiga abrigada); todavia em todos os exercícios deve se ter o máximo cuidado e rigor na preparação, a fim de se evitar acidentes, que forçosamente concorrerão para que o homem perca a confiança no armamento da Infantaria.

- 180 — Para educação do ouvido e treinamento da percepção dos fenómenos sonoros do tiro, pode-se proceder da seguinte maneira :
- colocar um alvo, que servirá de referência, a 2500 metros de uma peça Madsen 35-F, devendo-se escolher de preferência um terreno limpo;
 - calcular o ângulo de elevação e somar 30", colocando a bôlha de ar do nível entre reparos;
 - balisar o itinerário, entre a peça e o alvo, a partir de 500 metros, este itinerário balisado deve ficar paralelo ao plano de tiro e guardar um intervalo uniforme de 150 metros;
 - percorrer com a tropa o itinerário, enquanto a peça atira em rajadas ou intermitentemente, explorando as sucessões sonoras.

Cada homem deve procurar localizar a metralhadora pelos fenómenos percebidos. Para dificultar a operação, deve-se iniciar o deslocamento a partir de 500 metros da peça, e instalá-la atrás de uma máscara.

SEPARATAS DA REVISTA

O alto custo de impressão nas oficinas gráficas do comércio, de qualquer publicação, tem tornado cada vez mais difícil a realização do programa que se traçou a administração de "A Defesa Nacional", de divulgar amplamente os trabalhos de interesse cultural e profissional dos camaradas e facilitar a aquisição da documentação necessária ao aperfeiçoamento e atualização de seus conhecimentos, através de sua seção *Venda de Livros*.

Por outro lado, as dificuldades financeiras com que, pelas mesmas razões, vem lutando sem desfalecimentos a Direção da Cooperativa para manter e cumprir seu programa mínimo, não autoriza qualquer iniciativa naquele terreno, de vez que seus recursos mal atendem ao custeio da impressão da Revista Mensal, como já é sabido. Examinando todas as possibilidades e, sempre interessada pelo estímulo ao estudo e apoio ao crescente número de trabalhos de nossos brilhantes colaboradores, a Administração chegou à conclusão de que a via mais econômica consiste em reunir em separatas os trabalhos selecionados e de maior atualidade para oferecê-las a seus leitores a preços módicos. Desta forma, tem podido atender a contento a uma de suas finalidades.

Em retribuição a esse esforço, a Gerência faz saber a todos os interessados, contando com sua colaboração, que o regime de financiamento adotado consiste em receber os pedidos acompanhados sempre que possível da importância correspondente, a partir do início da publicação do assunto da separata em um dos números da Revista, a fim de assegurar, *sem lucros comerciais*, a indenização da publicação em separata de vez que a Revista não pode fazer adiantamentos fora de seu orçamento normal e as oficinas gráficas a cobram no ato da entrega.

O êxito das primeiras iniciativas, dentro desta nova modalidade, autoriza-nos a agradecer o alto espírito de compreensão e colaboração dos camaradas e a anunciar para breve as separatas no prelo, cuja tiragem, portanto, fica dependendo da providência pedida.

Encarecemos a necessidade dos pedidos serem enviados via rádio, para permitir, em tempo, as providências necessárias.

Aos autores dos trabalhos, que os colocarem, mediante a apresentação de pedidos, a Revista oferecerá o prêmio de 20% sobre o preço cobrado, cabendo aos representantes, nas mesmas condições, 10%.

A Linha de Fogo na Guerra (*)

1.º Ten. Germano Seidl Vidal

VI) MANUTENÇÃO

Este assunto é conhecido e discutido por todos nós, oficiais subalternos. Sabe-se o valor da manutenção e conhece-se mil maneiras de realizá-la. Aí, entretanto, é que erramos e continuamos a errar por falta de visíveis estragos no material de artilharia ou armamento utilizado.

As viaturas do Exército que não recebem manutenção correta, rapidamente se fazem notar pelas sanções imediatas e visíveis aos olhos de todo militar, técnico ou leigo. Com o material de artilharia, todavia, tal não sucede; este exame é um pouco mais sutil porque não há um motor a quem "indagar" o estado de manutenção, como, também, o uso inadequado de lubrificantes quasi só é percebido por especialistas.

Todos nós, que somos responsáveis pelas peças de artilharia, sentimos aqui a dificuldade de se lançar mão de meios abundantes e adequados para a conservação do material. Ficamos geralmente dependendo das "sobras" dos lubrificantes e... improvisamos. Se, porém, as nossas bocas de fogo suportassem dias rudes de campanha talvez a experiência nos mostrasse os defeitos deste sistema e as soluções práticas necessárias.

A maneira de conservar em bom estado os canhões e obuzes, que atiram sem cessar durante meses, é uma só. Não há variantes, não existem "macetes"... As prescrições do manual técnico são excelentes guias, únicos baseados na competência de técnicos.

Tivemos oportunidade de travar conhecimento com um 1.º ten. americano dum Grupo 155 do 5.º Exército. Ele fôra encarregado de administrar instruções na linha de frente sobre o nosso obuz 155, conforme diretrizes do IV Corpo — preparando e aperfeiçoando os quadros para a ofensiva da primavera. Este oficial era experimentadíssimo; sua Bateria já ultrapassara sessenta mil tiros e estava com-

(*) Conclusão do n.º de janeiro.

batendo desde a campanha da Tunísia. Ficamos com excelente impressão do instrutor e do cuidado com que trazia suas instruções datilografadas! Mais tarde um nosso companheiro descobre as suas lições no manual técnico do material. Nada de novo, então! Mas, ele não viera "contar vantagem" — veio ensinar e só poderia fazê-lo pelos regulamentos da matéria em questão.

Pensamos que nos falte esta mentalidade no assunto. Concorre para isto a variedade do nosso material de artilharia e do competente manual (alguns existem de modo incompleto, faltando até o guia de lubrificação; ou o guia existe, mas não existem os lubrificantes prescritos). E ainda, uns gostam de vê-los sempre brilhantes, outros foscos; às vezes o cuidado é examinado nas graxeiras, sempre "espumando" graxa, outras, pela quantidade de óleo fino na culatra e tubo-alma. Se houvesse em algum destes exemplos um que fosse essencial e único para a vida da peça de artilharia, aceitaríamos o exame unilateral; mas todas as partes são úteis e a manutenção deve ser geral e não exagerada.

Limpeza e lubrificação —

A primeira necessidade é conhecermos as operações mínimas que devemos realizar para manter o material em bom estado de funcionamento e conservação. Para isto resta-nos obedecer à risca o guia de lubrificação.

Naturalmente que sem fiscalização o que acontece é o seguinte: o soldado cuidadoso lubrifica demais e o relaxado, ao contrário. O resultado é o mesmo do relógio que se dá corda a cada hora ou a espaço de tempo longo demais. Não poderá funcionar corretamente.

Em campanha, o ideal é obedecer à manutenção prevista: diária, semanal, tri-mensal e semestral. Os C. P., em nossa Bta, foram treinados a realizarem, por iniciativa própria as duas primeiras manutenções, seguindo uma ficha feita pelo Cmt. L. F.

A limpeza do tubo deve ser feita com uma solução contendo água quente. Esta exigência visa neutralizar a ação dos resíduos da pólvora; especialmente, o cloreto de potássio, resultante da combustão da estopilha. Este sal, que não é solúvel nos óleos ou solventes à base de óleos, absorve muito a umidade do ar e se depositando nas raías da alma causa ferrugem e outras anormalidades.

Retificação dos aparelhos de pontaria

A maneira de realizá-la e a necessidade de fazê-la são bastante conhecidas. A repetição do trabalho depende do tipo do suporte e aparelho de pontaria. Realizávamos sempre após a ocupação de posi-

ção e repetiamos uma vez por semana (outros materiais necessitam repetição mais amide).

Em nossa opinião a maneira mais prática de executá-la em campanha é utilizando o quadro "test". Para facilitar é interessante co-



ORGANIZAÇÃO DO TERRENO :

Construção de abrigo junto às peças.

REMUNICIAMENTO :

Atuação da Seção de Munições transportando a munição até junto à posição das peças.

locá-lo sobre um papelão e prendê-lo, quando se deseja, a uma moldura de madeira com pé.

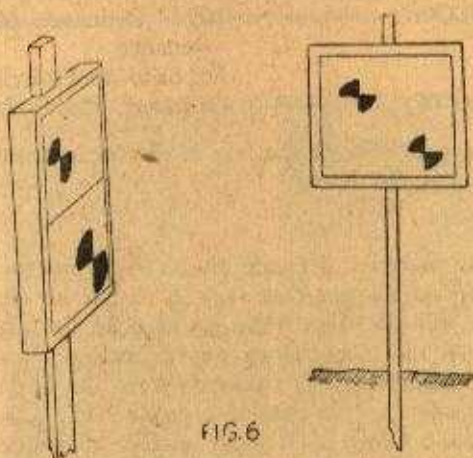


FIG. 6

Incidentes de tiro

A melhor solução para evitar e agravar incidentes de tiro é a instrução conveniente dos serventes e especialmente dos C. P. Serão deste modo rapidamente solucionados incidentes que causam frequentes interrupções no tiro : negas, incompleto fechamento da culatra, im-

possibilidade de abrir a culatra, desculatramento da culatrinha, recuo e volta em bateria anormais, vasamento de óleo no sistema freio-recuperador, etc.

Diminuem-se 90% das dificuldades e ganha-se em segurança e proteção dos homens e material.

Substituição de peças

Achamos interessante relatar aqui a maneira pela qual se procedia à substituição das peças, na Itália, completamente absorvidos que estávamos pela organização americana.

Na Bateria havia pequena quantidade de peças de fácil estrago. Havendo necessidade de substituir outras, ou completar o estoque da sub-unidade, o Cmt. Bia requisitava ao S4 do Grupo. Esta requisição era feita em ficha já impressa e preenchida usando os números de registo correspondentes às peças necessárias, obtidos na consulta das listas de partes(5)

As providências seguintes eram realizadas de acôrdo com o esquema abaixo :

BATERIA	_____	Cap. Cmt. Bia.
GRUPO	_____	Cap. S4
DIVISÃO	_____	Cia. de Manutenção (1.ª D.I.E.)
EXÉRCITO	_____	109th Ordnance Medium Maintenance
		Depósito do Exército
Seção Base (6)	_____	Ordnance Heavy Maintenance

Quando a peça existia na Cia. de Manutenção a substituição podia ser feita em algumas horas.

Inspecção

O estado do material depende muito do número de inspeções realizadas. É preciso ser exigente sem se chegar ao absurdo. "Um termo médio é a solução ideal. Exija execução de boa manutenção e ela será feita. É tão essencial na guerra moderna quanto a munição. Quais os resultados? O título do livro do Cap. Ingersoll dá uma resposta magnífica: "Na batalha é que se vê". (7)

Em campanha o Cmt. L. F. deve efetuar diariamente uma inspecção rápida e por ocasião da manutenção semanal, uma bem rigorosa e pormenorizada.

(5) SNL — Standard nomenclature lists

(6) — PBS — Peninsular base section, na Itália. O teatro de operações possui Seções Base, órgãos de retaguarda que funcionam como base de operações.

(7) — Do artigo: "A razão das inspeções de comando", do Ten. Cel. Leon C. Jackson, publicado na Military Review de agosto de 1945.

O sgt. mecânico de artilharia deve inspecionar diariamente o material examinando : pressão dos pneus, estado do sistema freio-recuperador, tubo-alma, instrumentos de pontaria e mecanismos (culatra, equilibradores, elevação e direção).

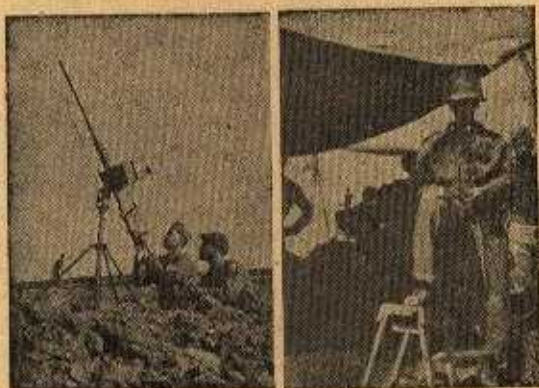
O sgt. C. P. verifica todos os dias o estado geral do material, como responsável direto por todas suas irregularidades.

Livro registo de tiro

Além dos dados normais, bastante conhecidos, que se levam em conta para a sua escrituração (falhas do material, acidentes, lubrificação, tiros realizados, inspeção, etc) viemos travar conhecimento com mais um, que nos pareceu novo. É o fator de desgaste do tubo, fornecido nas instruções deste livro, para cada tipo de granada e variando proporcionalmente com a carga de projeção utilizada. Desta forma, tínhamos no registo de tiro de cada obuz uma informação aproximada, porém atualizada, sobre o desgaste do tubo e que nos servia para a escolha da peça diretriz (baseada não mais no número de disparos efetuados).

Efeitos do tempo frio (sobre o material)

Sob ação da baixa temperatura do ambiente observamos as variações provocadas no funcionamento normal das peças. E, para dar uma pequena idéia destas influências desconhecidas em nosso clima tropical, resumimos as observações seguintes constantes dos manuais técnicos :



DEFESA ANTI-AÉREA :

Metralhadora ponto 50 em posição.

FUNCIONAMENTO DA L. F. :

Telefonista da peça recebendo comandos (e anotando).

1) As mudanças de temperatura exigem maior cuidado na lubrificação a fim de evitar a corrosão.

2) A densidade do óleo de recuo aumenta criando maior resistência às partes que recuam.

3) A super-lubrificação é prejudicial :

— obriga as partes a se prenderem e gelarem.
— produz a nega da estopilha em virtude do mau funcionamento da culatrinha.

— as molas falham e quebram.

4) O esforço exigido pelos volantes de direção e elevação aumenta.

5) O acondicionamento impróprio dos rolamentos das rodas gela diminuindo a mobilidade da peça.

6) Os freios de ar deixam de funcionar se não tiverem manutenção especial.

7) A alma do tubo fica coberta por condensação causada pela queda da temperatura e pelo resfriamento após o tiro.

8) As baterias secas falham depois de algumas horas de exposição.

9) A solução de limpeza do tubo deve ser preparada acrescentando-se um composto anti-congelante (alcoól, glicerina ou etileno-glicol), pois do contrário o líquido poderá gelar nas raías da alma da peça, mesmo quando a lavagem é procedida logo após o tiro (esta solução não congelável deve ser, também, empregada para a esponja de lavagem da culatra, durante o tiro).

Torna-se necessário severa obediência às medidas especiais de proteção e o uso dos lubrificantes prescritos para o tempo frio (abaixo de 0° C) para evitar consequências acima citadas.

VII) MEDIDAS DE HIGIENE

O cumprimento das medidas de higiene deve, indiscutivelmente, ser uma das atribuições dos pequenos chefes. O Cmt. L. F. neste assunto deve instruir, fazer executar e fiscalizar a perfeita execução dos princípios de higiene em campanha : organização de latrinas e fossas de detritos, construção de banheiros rudimentares, meios apropriados para lavagem das marmitas — além dos preceitos de caráter individual (fardamento e roupa branca, barracas, material de higiene individual, etc).

Aprendemos que todos os aspectos da higiene devem ser encarados pelo chefe com especial cuidado e visão prática. É mister, entre outras cousas, que se abandone a antiga e abjeta fossa coletora de excreta humana, substituindo-a por uma privada de campanha, feita com os elementos disponíveis, mas com o máximo de limpeza e conforto possíveis — coberta e abrigada, quando houver meios.

A privada coletiva, muito usada no Exército Americano não dá bom resultado entre nós, por isto aconselhamos a construção duma privada individual por peça, em cada posição de Bia., e do tipo representado na Fig. 7.

No esboço C a parte tracejada representa o saco de aniagem ou sucedâneo, umedecido de óleo queimado e utilizado em privadas de uso prolongado.

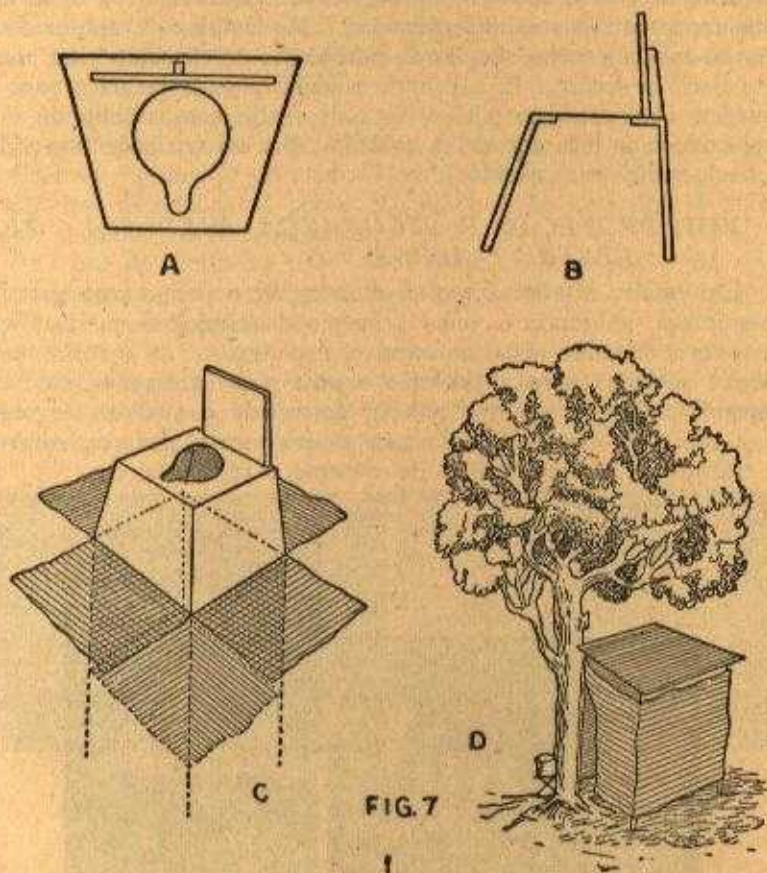


FIG. 7

Na figura D pretende-se mostrar uma latrina de campanha abrigada com panos de barraca.

Uma das condições de emprego destas privadas é a inexistência de venéreos na Bia., ou o isolamento dos mesmos. Outro detalhe que nos permitimos relatar aqui, para os senhores leitores julgarem : Na

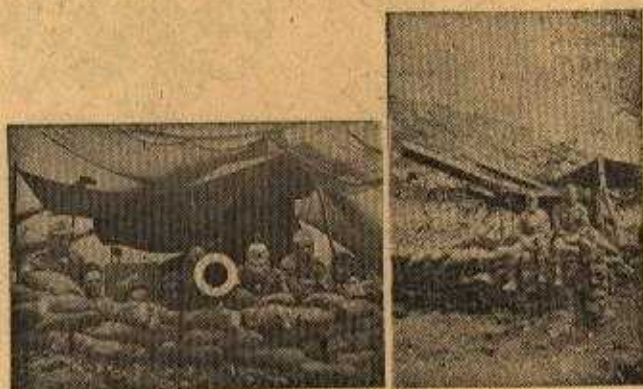
guerra, jamais faltou papel higiênico para o soldado, mesmo no "foxhole"...

Quanto ao processo de lavagem das marmitas, devemos abolir por completo o emprego da farinha de mandioca para tal fim. O método dos três vasilhames, com água fervente, sabão e uma escova simples com cabo é excelente.

Jamais sentimos dificuldades com o problema da água. Outros escalões mais elevados pensavam nele antes de nós e o resolviam sempre bem, utilizando modernos processos de purificação da água e a distribuindo em pontos determinados. No âmbito da sub-unidade, todavia, existiam meios simples de purificação do elemento vital, usando o Saco de Lister. E, o próprio soldado possuía recursos para se proteger, obtendo água potável no seu cantil, com auxílio de dois comprimidos de halazone (cada soldado tinha em seu poder um vidro contendo vários comprimidos).

VIII) PROTEÇÃO E SEGURANÇA IMEDIATA: TERRESTRE E AÉREA

Em escalão inferior é preferível exagerar o perigo para garantir a segurança, aplicando o velho princípio de raciocínio no qual leva em conta a hipótese mais desfavorável e perigosa. As medidas mais comuns adotadas para a proteção eram: peças abrigadas, barracas protegidas, abrigos seguros, posição desenfiada e medidas de segurança contra a observação inimiga: escurecimento, disfarce, controle do tráfego na posição, trilhas de viaturas e pedestres, etc.



ORGANIZAÇÃO DA POSIÇÃO:

*A Esq. : Peça de 155mm enterrada e protegida por sacos de areia. O disfarce está feito com rede verde de malha estreita (dos tratores).
A Direita : Peça de tipo idêntico em posição. A rede é de outro tipo, onde existem faixas verdes de matizes variados.*

Interessante é o relato dos tenentes americanos : "Algumas unidades construíam um grande abrigo para toda a guarnição, ao invés de pequenos abrigos individuais. As de 105 e 155mm não faziam isto; usualmente a guarnição cavava um buraco debaixo do reparo".

Nossa Bia utilizou quasi todos os tipos de abrigos, como se estivessemos provando o mais seguro... Entretanto, tal fato se deve mais à irregularidade da ação de contra-bateria inimiga. Nas situações de maior atividade do inimigo a solução que o próprio soldado escolheu é a da construção de um ou dois abrigos por peça, de constituição a mais robusta que permitissem os meios locais, e que abrigasse dia e noite toda a guarnição. Usávamos, também, o mais possível as casas e celeiros vizinhos à posição.

Os meios disponíveis para a defesa da posição eram : um lança-rojão por peça, duas metralhadoras ponto 50, (8) mosquetão dos artilheiros e granadas de mão. Dêstes, jamais se desprezou a instalação das metralhadoras ponto 50, em posição anti-aérea e com a dupla finalidade de defesa terrestre e anti-aérea.

O uso de sentinelas teve várias modalidades e não pôde obedecer a esquemas como nos ensinaram, porque não se pensava em ataques aéreos ou sentinelas de gaz...

Um tipo de proteção para o posto da L. F. é mostrado na figura 8. A parte cavada no terreno e os sacos de areia protegem o pessoal contra os tiros percutores nas proximidades e aumentam o espaço útil duma barragem de "dez praças".



A esquerda : Duas peças deslocando-se na estrada Genova-Spezia.

A direita : Estacionamento da Bia numa praça central de Genova.

*

As medidas de segurança imediata (defesa aproximada) adotadas na campanha da F. E. B., pela maioria das Bias, de modo algum se devem generalizar como as melhores nascidas da experiência em combate. A situação particularíssima do campo de batalha, moldada

(8) — As outras duas da Bia ficavam, geralmente, uma no PC e outra na L. V.

por um inimigo sem força aérea ativa e com pequeníssimas possibilidades para atacar com blindados, produziu uma confiança inconsciente que hoje pode nos parecer perigosa.

Dai a nossa intenção de resumir, de modo o mais condensado possível, o que deve ser realizado neste assunto (9) :

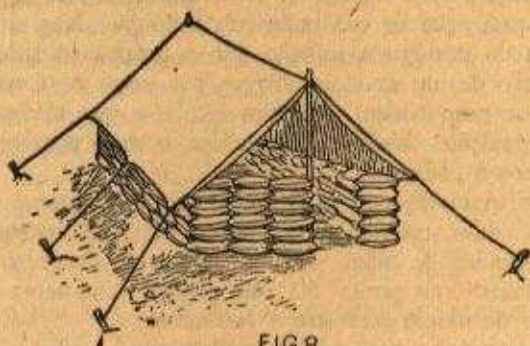


FIG.8

Segurança imediata

Quaisquer que sejam as medidas de segurança tomadas pela Divisão, a Bta deve proteger-se, por seus meios próprios, contra surpresas aéreas e terrestres, em qualquer ocasião e lugar (do n.º 90, das I. S. C.).

a) Terrestre -

— Visa a proteção contra as vistas, o fogo, os agentes químicos e os carros de combate.

— Medidas de caráter geral

Passivas : Escolha judiciosa e disfarce da P. B., utilização dos obstáculos e minas, instruções para o pessoal e vigilância (sentinelas — diurnas e noturnas).

Ativas : Armas a empregar, posições e missões.

1) Contra ataque de blindados

— As posições de bta são os objetivos finais dos carros.

— O terreno é a primeira condição de emprego do carro, que só progride pelas vias de acesso naturais ou artificiais (estradas).

— A defesa da posição deve abranger 360 graus.

— Meios disponíveis : 8 lança-rojões, 4 metralhadoras ponto 50, peças de Artilharia (se em condições de executar tal missão), mosquetões ou carabinas dos artilheiros, granadas e garrafas incendiárias improvisadas.

(9) — De acordo com as novas "Instruções para o Serviço em Campanha", regulamento n.º 19 (1945).

— Estrutura da defesa

Instalação do armamento :

	{ 4 a 6, na L. F.
Lança-rojão	{ 2, na L. V. (Linha de viaturas)
	{ no máximo a 300m das posições a defender
Metralhadora	{ 3, na L. F.
ponto 50	{ 1, na L. V.
	{ instalação (vide segurança aérea imediata)

— Execução da defesa

● Terminada a O.T. o pessoal da defesa retorna à actividade normal.

● Sinais convencionais ("Prontidão I" e "Alerta I")

● Canhões ou obuzes : Tomam parte activa na defesa atirando, de preferência, com a maior carga (maior V_0) — excepção para o 105 M2, que faz a pontaria directa, mais facilmente, com a carga 5.

2) Contra incursões de patrulhas

— utiliza-se todo o armamento disponível e as medidas passivas adequadas já citadas.

— Instruções especiais devem ser dadas à tropa para cumprir o seguinte :



Estacionamento da Bia. numa praça central de Genova.

"Prontidão I" — Elementos em vigilância tomam as posições de combate. A tropa toma as armas e se organiza em frações.

"Alerta I" — O Cmt. L. F. ou o oficial que comanda a defesa toma as medidas de ação, conforme o caso particular.

b) Aérea

1) Defesa passiva

— Visa a proteção contra as ações da aviação.

— Coluna em deslocamento

- Dispersão dos elementos motorizados
- Dissimulação (maneira de iludir a observação inimiga; marcha de infiltração. Mais aplicada para as G. U.)
- Velocidade (condicionada à viatura mais vagarosa)
- Disfarce

— Coluna parada ou posição de Bia

- Dispersão dos elementos imobilizados ou instalados
- Disfarce (natural ou artificial, incluindo os agentes fumígenos)
- Organização do terreno (construção de abrigos)
- Vigilância do ar (sentinelas)

2) Defesa ativa

— Meios disponíveis : 4 metralhadoras ponto 50

— Estrutura da defesa

Instalação do armamento :

3, na L. F. — em triângulo, vértice para frente ou para trás

1, na L. V. —

— Execução da defesa

Sinais convencionais ("Prontidão I" e "Alerta I")

Limites de emprego do armamento :

Abertura de fogo : de dia — após a identificação do avião

de noite — somente em resposta ao metralhamento ou bombardeio.
Nunca atirar além de 1000m.

Restrições (para segurança da tropa amiga) :

Ângulo de tiro { mínimo - 10 graus
 { máximo - 70 graus

*

As medidas de defesa realizadas serão coordenadas, em sucessivos escalões, para a organização dum dispositivo de segurança imediata.

No âmbito do Grupo quem tem a responsabilidade deste trabalho é o Sub-Cmt., Por isto, o Cmt. L. F. remete diretamente a êle o croquis da P. B. com as medidas de segurança imediata que foram tomadas, para posterior ajustamento, se necessário.

IX) DISFARCE

O material de que dispunhamos de início deficiente foi sendo aos poucos aumentado chegando-se a possuir: rêdes de malha verde e côr de barro (para os tratores e servindo aos canhões como emergência) e rêdes de corda com tiras verdes de matizes variados.

Quasi no fim do inverno, recebemos excelente material de disfarce, com abundância de material especial imitando com inacreditável perfeição o elemento dominante: a neve.

E, a eficiência do disfarce? Sinceramente não o sabemos; era sempre feito, às vezes bem; outras, de modo precário, conforme a nossa vontade e não a do inimigo. Estávamos do lado mais forte...

X) PESSOAL

"Todos os Grupos, leves e médios, concordariam que para 24 horas de operação era necessário mais um servente por peça".

A razão de ser desta solicitação é que trabalhando em qualquer momento do dia (24 horas efetivas), é indispensável sub-dividir a guarnição normal da peça em duas reduzidas, para conseguir o ressarcimento do homem. Sendo a guarnição de treze homens, a divisão se fará de modo desigual, não só em número — tornando o trabalho mais estafante para a menor guarnição — como, também, tendo em vista o fator psicológico das "duas metades" não serem iguais...

Ainda na parte de organização do pessoal, em campanha, é interessante que o Cmt. Bia dê inteira autorização ao Cmt. L. F. para variar a organização interna da L. F., a fim de atender às necessidades do momento. Esta iniciativa, que em nada prejudica a ação do capitão, favorece grandemente o rendimento do trabalho. O exemplo bem claro disto é a organização da Seção de Munições, que sendo composta de onze homens, dos quais um é sargento, dois são motoristas e dois outros, metralhadores, tem, às vezes, tarefas que exigem esforço muito superior ao normal. Ora, é evidente que nesta Seção só podem trabalhar indivíduos fortes e sadios e, ainda, o tenente deve prever possíveis reforços para não exigir mais do que a máquina humana pode produzir.

XI) INSTRUÇÃO

— “A opinião do pessoal autorizado discordava; enquanto uns achavam que os Grupos possuíam treinamento suficiente na tática elementar de infantaria, antes de entrar em combate, outros opinavam que tal treinamento era insuficiente. Alguns executivos recomendavam que fosse ministrado um treinamento de combate nas ruas, antes do treinamento de combate de infantaria e que especializasse o pessoal no combate aos “snipers” (10), na organização e comando dos grupos de combate e na coordenação entre as várias armas (como por exemplo, as metralhadoras e as armas anti-aéreas)”.

— “Durante o treinamento, a artilharia deveria atirar por sobre as tropas amigas, para infundir nos homens confiança em si próprios e em sua unidade.”

— “A artilharia recebia treinamento prévio de combate noturno suficiente, nas mesmas bases de sua experiência em combate, exceto que, durante o treinamento, os tiros à noite eram de pequena duração.”

— “Os executivos foram de opinião que tinha sido gasto muito tempo de treinamento na escavação de abrigos individuais, coisa que qualquer um aprende rapidamente em combate, e com somente uma lição.”

A estes itens acrescentamos a parte da instrução durante o combate. Considerada neste aspecto ela deve ser continua, por mais adestrada que seja a tropa, guardada a necessária coerência na sua execução.

O ideal é incentivar a instrução no âmbito da peça com o caráter de distração para os mais interessados. Deste modo, a formação de apontadores e atiradores pelo sgt. C. P. é uma conquista indireta do Cmt. L. F., em campanha.

O pessoal do posto da L. F. deve ser constantemente instruído pelo tenente em tudo que for útil e de emprego imediato: colocação das peças em direção, formação do feixe, caminhamento de ângulos, determinação da alça de cobertura e mínima, utilização dos gráficos e fichas utilizados, exploração do telefone, etc.

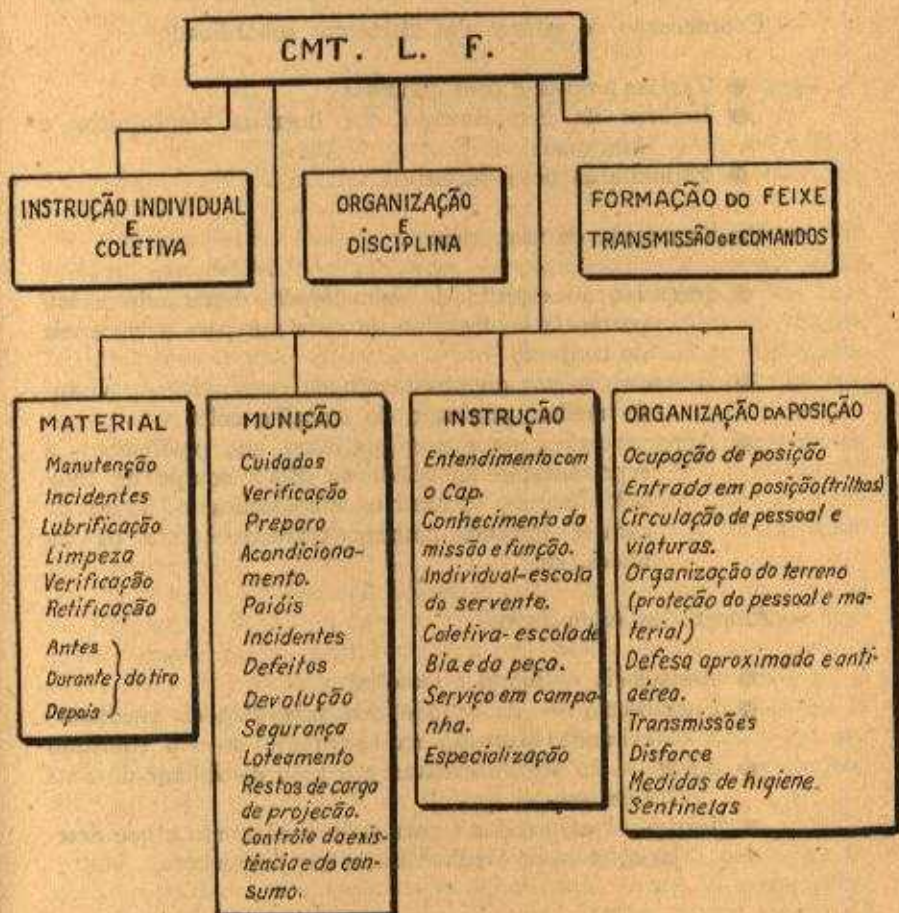
Os sargentos devem constituir um núcleo especial onde, de quando em quando, o Cmt. L. F. faz a sua crítica, apontando erros e os modos de saná-los e ressaltando atuações e iniciativas elogiáveis. Ainda nesta parte, a manutenção deve ser a preocupação especial do tenente, fazendo-a considerar entre seus subordinados o ponto de honra da rotina diária.

(10) — Pessoal que atira contra as tropas, escondido nas janelas de casas e edifícios.

XII) CONCLUSÕES

a) Atribuições do Cmt. L. F.

O quadro seguinte, adaptado de um que nos foi apresentado em instrução, ilustra bem o assunto.



b) Comando da L. F.

Considerando a ação do tenente Comandante da Linha de Fogo num quadro mais amplo que o da simples atuação no tiro da sua Bateria, reunimos a seguir alguns itens sobre outros pontos para meditação dos companheiros que os aceitarem com a mesma intenção de quem os escreveu : Simples sugestões com a idéia de melhorar...

— Divisão do trabalho

- Seleção dos mais capazes
- Escolha adequada das tarefas de cada um
- Fixação clara das missões individuais e coletivas

— Coordenação do esforço dos elementos subordinados

- Tarefas simples e bem divididas
- Reforço do cumprimento dos degraus hierárquicos e funcionais
- Estímulo às boas iniciativas

— Predominância de uma idéia

- Incentivo ao espírito de sub-unidade, destacando a importância do trabalho de cada um para a eficiência do conjunto
- Desenvolvimento do sentimento de camaradagem, visando a melhor produção do trabalho coletivo
- Aproveitamento de meios auxiliares que possibilitem a representação simbólica da Bta : equipe de futebol, flâmula, distintivo, solenidades e festas de caráter interno, nomes expressivos para os canhões, etc.

— Amparo ao subordinado

- Assistência — moral e material
- Fiscalização — da atitude dos subordinados imediatos, evitando distorção na orientação do seu comando
- Apoio — às boas iniciativas e à ação disciplinar de seus auxiliares
- Justiça — para todos e para tudo e adotando a que desejaria, se fosse o subordinado em julgamento.

Formação dos Quadros e Fusão das Armas

Cel. DUFOURT.

"Revue de Défense Nationale" — Junho de 1947.

Traduzido pelo Ten. Cel. *ALTAIR FRANCO FERREIRA*, instrutor chefe do C. Cav. da E. A. O.

Por motivos os mais variados podemos assegurar que ainda não teve solução definitiva o problema da organização de nossas forças armadas e não contamos ainda com nenhuma das clássicas leis fundamentais : de recrutamento, de organização e de quadro de efetivo. Mas, estamos certos, em breve ele terá de ser abordado, e, então, terá que ser tomada uma das mais graves decisões, isto é, a que diz respeito ao recrutamento e à formação dos quadros.

Recrutamento direto ou recrutamento da tropa ? Emprego simultâneo dos dois processos, que aliás é o nosso sistema tradicional ? Diversas Escolas de formação ou escola única ? Estas são as questões em debate e, em torno delas inúmeros "avisos" já foram baixados a respeito.

O próprio Sr. General Inspetor Geral do Exército, no número de Novembro último da revista "Hommes et Monde" externou opinião e expôs razões favoráveis à escola única, mesmo mantendo a diversidade de recrutamento, como se deduz do seguinte texto : "A compartimentação do Exército em um certo número de Armas, já não tem mais o rigor d'antanho, quando se vive uma época em que um comandante de carro precisa possuir as qualidades de cavalheiro e de artilheiro e, não raro, as de sapador e de infante."

Por outro lado, já se notam, na organização atualmente adotada, a qual aguarda a confirmação da Lei, disposições para que todos os quadros recebam uma mesma formação inicial, o que só pode trazer vantagens de ordem moral e técnica, como sejam, maior coesão do corpo de oficiais e conhecimento por todos dos rudimentos das outras Armas. Mas, perguntamos, não será um tanto ilusório fazer passar pela mesma mó, durante um ou dois anos os futuros oficiais, para logo em seguida reparti-los pelas diferentes Armas, isto é, especializá-los e diferenciá-los de modo absoluto até o fim de suas carreiras, ou pelo menos até seus ingressos ao generalato... para aqueles que chegaerm até lá ?

Não se pôde negar a existência do "espírito de Arma", uma formação, ou melhor uma deformação própria a cada Arma que leva inevitavelmente a uma mentalidade tacanha e exclusivista. Será que um ou dois anos de vida e de instrução em comum, no começo da carreira, serão suficientes para evitar tal espírito de Arma, o qual se faz sentir muito menos na escola do que no decorrer da carreira abraçada pelo oficial? Positivamente temos que convir que a verdadeira escola é a vida, esta é quem amolda a inteligência, fixa o carácter e, às vezes mesmo, modifica o físico.

Assim sendo, pensamos que o problema deva ser encarado num plano mais geral, que seja ligado a uma reforma completa das nossas concepções de organização do Exército e propomos que se estude a fusão das diversas Armas. Considerando que, sob o ponto de vista da formação de quadros, foi escolhida a fórmula: disciplina única sobre "substratum" diversificado, de preferência sobre a das disciplinas intelectuais diversas sobre "substratum" único, é preciso seguir aquela decisão até o objetivo final e manter inflexível a unidade de disciplina.

Firmemos, todavia, para evitar ambiguidades:

- que só se trata de oficiais, e que os sub-tenentes e homens do contingente devem permanecer especializados, principalmente estes últimos, aos quais não pensa aproveitar, findo o tempo de serviço, em qualquer subdivisão do exército terrestre indistintamente;

- que, no estado atual dos armamentos, continuarão a existir unidades com preponderância de blindados, outras encarregadas especialmente dos trabalhos de organização do terreno e das comunicações, etc. ...que serão apelidadas, para maior facilidade, e que deverão ser chamadas, por tradição, de "forças blindadas", "artilharia", "engenharia", etc. ...

Em breve teremos efetivos e armamentos repartidos nas diversas unidades, formando "subdivisões do exército terrestre", de tipos variáveis e que correspondam ao seu emprego no campo de batalha, e, então, os oficiais, formando um único corpo, serão chamados indistintamente a servir nas unidades de todos os tipos.

Esta reforma nos parece uma consequência lógica da evolução dos armamentos, da sua técnica e tática de emprego, e, se ela parecer ousada, será principalmente porque contraria idéias sedimentadas desde há longos anos e conservadas à força de velhos hábitos.

Desejamos provar:

- que a distinção entre as diferentes Armas há muito que é artificial;

- que o argumento da especialização necessária é afêmero;

- que a formação de oficiais aptos a servir em todas as Armas é possível;

e, por fim, desejamos insistir em algumas vantagens desta reforma.

—XXXX—

Remontaremos, na história da organização do Exército, ao começo do século XIX, quando se realizou a especialização absoluta e quando a distinção entre as Armas era a mais nítida.

A empregos diferentes correspondiam, de modo marcante, armas e meios de deslocamento diferentes :

— o *infante* utilizava uma arma de fogo de pequeno calibre e uma arma branca; deslocava-se e combatia, normalmente, a pé;

— o *cavalariano*, também tinha uma arma de fogo de pequeno calibre; tinha, entretanto, armas brancas especiais como o pesado sabre e a lança longa, mas, antes de mais nada, era a cavalo que ele normalmente se deslocava e, as mais das vezes, combatia;

— o *artilheiro* fazia acionar principalmente armas de fogo de grosso calibre, e, depois de ter seguido, a pé, seus canhões, achou bem mais interessante montar a cavalo, ou pelo menos trepar nos armões de suas peças;

— o *sapador*, que era o soldado da "arma do trabalho", construía pontes, erigia redutos, cavava trincheiras e galerias de minas, e, não raro, destruía, fazendo detonar explosivos que, com suas mãos, colocava nos objetivos (pontes, fortificações inimigas, etc...).

Período de distinção nítida, dissemos. Mas não insistiremos em lembrar o fato de que não eram os sapadores os únicos a construir pontes, pois os célebres pontoneiros do General EBLÉ eram todos artilheiros e que nos séculos precedentes os dragões passavam ora para a infantaria, ora para a cavalaria, na incerteza de definir se eles eram uma infantaria que se deslocava a cavalo, ou uma cavalaria que normalmente combatia a pé.

Novos engenhos e novas armas surgiram no decorrer do século, e, a cada um desses adventos correspondia hesitação ou mesmo erro na sua distribuição para essa ou aquela Arma.

A partir de 1914, a característica principal da evolução do armamento é a variedade cada vez maior dos engenhos de toda natureza postos em uso nas unidades de uma mesma Arma, de sorte que a relação absoluta a que estávamos acostumados, entre tal armamento e qual Arma, já não existia mais. O infante usa canhões e morteiros cujos calibres, sempre crescentes, ultrapassam às vezes o do material da Artilharia. Artilheiros, infantes e cavalerianos precisam se defender contra os carros e contra os aviões, para o que recebem o mesmo material anti-carro e as mesmas metralhadoras a.á.; o mesmo

tipo de automóveis, o mesmo telefone, o mesmo aparelho de rádio lhes serve indistintamente. Cavaleiros e artilheiros abandonam parte de seus cavalos de sela e de tração. Os artilheiros recebem canhões montados em "chassis" de carros; os infantess ganham os "meia-lagarta", verdadeiros engenhos blindados em miniatura.

Dia a dia que se passa e já não é mais o armamento que distingue as Armas, e sim, tão somente, a proporção dos diversos engenhos e o emprego que deles se faz no campo de batalha.

São inúmeras as hesitações constatadas, nesse período de progresso técnico e de novas invenções, quanto à distribuição de um determinado engenho a tal ou qual Arma, o que muitas vezes era feito ao acaso, passando frequentemente de uma Arma para outra, até que um belo dia, aquela que o conservou por um período mais longo passe a considerar lógico que o engenho seja de sua exclusiva propriedade, quase por direito divino. O mesmo acontecia com as unidades de nova criação.

Citemos o exemplo do balão cativo que ficou com a Engenharia, enquanto que, sendo essencialmente um observatório, poderia ter sido afeto à Artilharia, ou ao Corpo de Estado-Maior, se este existisse. As metralhadoras de 1870, atribuídas à artilharia, provavelmente porque eram montadas sobre rodas e tiradas por cavalos, teriam prestado muito maiores serviços se desde logo tivessem sido atribuídas à Infantaria que as utilizaria como um de seus recursos contra a Infantaria adversária.

O carro de combate foi inventado pelo General ESTIENNE, e com eles se formam unidades de "artilharia de assalto", certamente porque o General era artilheiro de origem. Evidentemente não será o canhãozinho 37 dos carros "machos" (1) que terá pretensões ao título de canhão de artilharia e muito menos o seu emprego o justificaria, pois o carro é de puro acompanhamento, progredindo de per-meo com as fileiras da Infantaria.

Vemos em seguida o carro atribuído à Infantaria, depois de calorosas discussões com a Cavalaria, que se motoriza e se mecaniza, e, afinal, cada uma delas possui seus engenhos blindados, não sem inconvenientes de ordem de progresso técnico e das realizações industriais, como adiante veremos.

Passa o ano de 1940 e, com ele, vem a criação da "Arma Blindada" que se confunde com a Cavalaria, mas que engloba, por definição, todas as unidades que tenham engenhos blindados na sua composição. Há mesmo quem peça a transferência para a Arma das unidades de artilharia auto-transportada orgânica das divisões blindadas.

(1) Os carros "fêmeas" possuíam apenas uma Mtr.

Como se classificará esse mesmo material, quando ele se desenvolver e se distribuir também às outras divisões?

Entrementes os Americanos tendo-nos cedido os "destruidores de tanques" (tanks-destroyers), canhões auto-transportados levemente blindados, apressamo-nos em classificá-los, sem hesitar, como Arma blindada. Esta classificação pode ser lógica para as unidades que com eles são armadas e que pertençam às divisões blindadas, mas já não se justifica tão amplamente quando se trata dos regimentos de reserva geral encarregados de assegurar a defesa anticarro nas divisões de Infantaria e falha completamente quando os mesmos são usados como canhões de assalto, à falta de material mais adequado. E, por esta última razão, não são poucos os artilheiros que desejam a inclusão dos destruidores de carros na sua arma.

Estamos unânimes em concordar que o canhão auto-propulsado de 57mm anti-carro da Infantaria deva ser substituído por um canhão auto-transportado. Quando isso acontecer, o novo canhão será "de infantaria" ou "arma blindada"?

Tudo isto vem provar que, na realidade, todos têm necessidade de canhões auto-transportados, sejam os elementos essencialmente anti-carro (destruidores de tanques) ou não (canhões de assalto, artilharia propriamente dita) e que todos são capazes de acioná-los.

Atualmente estão os carros grupados em divisões blindadas, e pertencem todos à Arma Blindada. Bem, que seja! Mas se formarmos — o que parece muito desejável — unidades de carros de acompanhamento, dá-los-emos à Cavalaria? Ou será mais lógico dá-los à Infantaria? De qualquer forma, haverá uma dúvida cruel e nefasta.

Citemos ainda outro exemplo. Quando, pouco antes de 1914, notou-se a necessidade de reforçar as divisões de cavalaria de homens combatentes a pé, porém capazes de se deslocarem rapidamente, criaram-se os grupos de ciclistas utilizando infantess. Mas, quando, pouco mais tarde, em 1918, estes mesmos homens foram transportados em veículos automóveis, passaram a ser cavalerianos, eram "dragões transportados" (dragons portés). Também, em 1940, eram de Cavalaria as divisões leves mecanizadas, que em suma não passavam de divisões blindadas leves, enquanto que as divisões blindadas pesadas, ou simplesmente divisões blindadas eram guarnecidas por Infantaria.

Deve-se, todavia, reconhecer que as anomalias a que conduzia o sistema das armas especializadas já haviam sido assinaladas e aqueles que quizerem contraverter nossos propósitos poderão até negar-lhes o mérito da novidade, pois num artigo anônimo, aparecido em 1873 na "Publication de la Réunion des Officiers" podia ler: "... que se abram os demais corpos. Montalembert, um cavaleiro, não

poude ser admitido na Engenharia, bem como o coronel Brialmont e que faz parte do Estado-Maior. Isto nos leva a um sistema do qual nos declaramos atrevidamente prosélitos e que já é admitido na Marinha; isto é, a unificação do corpo de oficiais. Empregar-se-ão em seguida tais oficiais na Artilharia, na Engenharia, na Cavalaria ou mesmo na Administração, conforme suas aptidões. Aqueles que se desincumbirem bem, avançarão, e, quando um ramo da arte militar estiver em crise, que se classifiquem nele oficiais de real valor, para que eles o façam avançar, e, então, o que estiver atrazado há de progredir..."

—XXXX—

A primeira objecção que não se deixará de fazer à nossa proposição, é que o acréscimo de complexidade dos armamentos conduz justamente à necessidade de uma especialização cada vez mais accentuada; aliás, a especialização em todos os setores, é uma característica moderna. O argumento poderia ter certo valor, se realmente as Armas tivessem, cada qual, um armamento e um equipamento especial; entretanto, o que se verifica actualmente é a crescente interpenetração dos elementos. Mas, asseveramos nós, mesmo outr'ora, tal justificativa para a distinção das Armas era, desde sua origem, muito mais aparente do que real.

O cavalo, por exemplo, sempre foi o apanagio do cavaleiro. É indiscutível que montar a cavalo exige uma instrução bastante demorada; entretanto, excluídos certos casos de irremediável inaptidão física, poucos seriam os oficiais que não eram capazes de adquirir um estado equestre suficiente para "fazer a guerra" na Cavalaria. E hoje, o cavalo desapareceu.

No tocante às armas chamadas "técnicas" e, em particular, à Artilharia, a necessidade de especialização nasceu, com certeza, da confusão que, por muito tempo, se fez entre o emprego e a construção do material. Por isso mesmo, considerando-se apenas o emprego dos canhões, torna-se irrisória a pretensão de tecnicismo da parte dos artilheiros do Primeiro Império. Mas a verdade é que, por muito tempo os artilheiros — ou, pelo menos, alguns artilheiros — foram, ao mesmo tempo os manejadores e os construtores de canhões e, por extensão, de todas as armas de fogo e de todos os veículos. Tão logo se foi levado a separar os construtores dos manipuladores, já aqueles que foram ao mesmo tempo uma e outra cousa, tais como os Reffye, os de Bange, os Rimalho, os Baquet, os Saint-Claire Deville, não encontraram mais sucessores, e tudo pela simples razão de que as faculdades humanas têm limites, pois se a técnica do emprego da Arma aumentou do Primeiro Império até hoje, muito mais aumenta-

ram as dificuldades da concepção e realização dos materiais modernos. Ainda porque a parte fornecedora é a mais importante, à Artilharia incumbiu, por muito tempo, a conservação e a reparação das armas e equipamentos de todo o Exército. O "Serviço de Artilharia" (1) se manteve até data muito recente, embora muitos Exércitos estrangeiros já tivessem separado, de há muito, a "Arma" do "Serviço" ("Ordnance" no Exército Americano, por exemplo).

Não negamos vantagens à velha tradição francesa de confundir, nas armas "técnicas", as missões de construção, de conservação e de manejo, mas também devemos admitir que ela não é absolutamente indispensável.

Porque os engenheiros da indústria do T. S. F. não hão de conceber e construir, tão bem quanto os oficiais de transmissões (2), os aparelhos adaptados às necessidades militares, desde que se lhes apresente claramente tais necessidades?

Terão tentado construir alguma vez seus materiais os artilheiros alemães, russos, ingleses ou americanos? E, nem por isso, seus materiais não deixam de ser de ótima qualidade.

Não foi a maioria dos carros franceses idealizada e construída na sua totalidade por engenheiros civis?

Seja como for, estejamos prevenidos, quando falarmos em especialização, que esta, não raro, é apenas velho hábito adquirido, e que, muitas vezes, uma especialização que parecia indispensável em determinada época ou para certo país, torna-se supérflua ou mesmo inconcebível em outra época ou em outro país.

Na França, por exemplo, nunca se pensou na necessidade de possuir duas armas de Artilharia distintas, entretanto, houve por muito tempo em outros exércitos, e particularmente na Alemanha um Corpo de Artilharia a pé (ou de sítio), completamente independente e distinto da artilharia de campanha.

É interessante lembrar que até meados do século passado julgava-se necessário especializar o oficial de Cavalaria em uma das subdivisões da Arma (3): pesada (carabineiros e couraceiros), de linha (dragões e lanceiros), ligeira (hussardos e caçadores), e que deve ter parecido altamente revolucionária a proposta para a cessação desse sistema e para que só haja um único Corpo de oficiais na Cavalaria, passando todos, indistintamente, por todas as diferentes subdivisões acima apontadas.

(1) — Material Bélico, entre nós, mas que não atendia à separação do serviço da Arma, porque é subordinado e servido por oficiais da Arma. (N. do T.)

(2) — Antigamente de Engenharia.

(3) — O que não existiu entre nós (N. do T.)

Mais interessante ainda, será, ler as discussões havidas na Câmara dos Deputados (1) a propósito da supressão definitiva do "trem de artilharia" encarregado, até então, da atrelagem e condução dos parques e colunas de munição. Vimos um parlamentar se levantar protestando contra tal supressão porque "o oficial de Trens deve bem conhecer o valor de suas parelhas, ter o hábito de conduzi-las e estabulá-las" e lembrar que já tendo sido proposta a questão em 1860, "todo mundo havia concordado em reconhecer a necessidade de deixar cada qual com a sua especialidade".

São da mesma época as discussões relativas á incorporação dos pontoneiros à Engenharia. Pensou-se, muito acertadamente, quando da sua criação (época da Convenção), em atribuir à Engenharia tal cargo, mas circunstâncias especiais (falta de quadros) obrigaram a dá-lo para a Artilharia, e é cômico pensar que um século mais tarde haja indivíduos que, de boa fé, se escandalizem ao simples pensamento de fazer as cousas voltarem à primitiva concepção. E assim se discutiu em dez sessões do ano de 1875, retomou-se o assunto em 1889 e só se chegou ao resultado almejado em 1894, não sem veementes protestos e alarmantes responsabilidades. Para alguns, tal reforma se lhes afigurou a destruição dos pontoneiros e só foi possível tranquilizá-los quando se lhes assegurou que experiências feitas provavam que após alguma instrução os oficiais de Engenharia se tornavam perfeitamente aptos tanto no lançamento de pontões, como na conduta das longas equipagens nas estradas (2).

Hoje em dia, novamente não nos causaria espécie, o pensamento de confiar tal operação a elementos que não tivessem usado, desde o início de suas vidas militares, o significativo escudo do "castelo"?

Não confundamos técnica de concepção, de realização ou de construção, com a de emprego. O amador que, num gesto elementar de girar um botão de sua estação de T. S. F., põe em funcionamento um aparelho de indisível complexidade, não é por isso um especialista.

Pensemos que nossas necessidades atuais de especialização talvez façam sorrir aos nossos sucessores tanto quanto nos rimos dos defensores do trem de artilharia ou dos pontoneiros-artilheiros.

—xxxx—

Ousamos afirmar que, na época atual, as chamadas armas "sábias" são muito menos complicadas do que realmente se jactam e que

(1) — 21 de junho de 1883.

(2) — "A profundidade na estrada das equipagens sendo de 500 a 1000 ms. havelis de concordar, diz um interlocutor, que para conduzir tal comboio será necessário, entregá-lo à direção de quem, por toda vida tenha se habituado a lidar com tais viaturas".

aquelas que não têm tais pretensões, o são muito mais do que a sua modéstia pode permitir supôr (1). Temos mesmo que admitir, nesse particular, que as armas tendem a se igualar e que, por isso mesmo, não será razoável pensar que um oficial de infantaria, por exemplo, não seja capaz de se transformar rapidamente num oficial de artilharia.

Seja como fôr, asseguramos, múltiplas experiências já foram feitas e todas amplamente concludentes.

Depois de 1918 varios oficiais de infantaria e de cavalaria foram transferidos para a artilharia e, não obstante suas idades que tornavam a adaptação mais difícil, bastou um estágio de menos de um ano na Escola de Aplicação, para torná-los aptos aos novos encargos.

O "Exército de Libertação" (2) não continha no seu bojo um regimento blindado de reconhecimento e um batalhão de destruidores de tanques guarnecido por marinheiros, um outro regimento de reconhecimento servido por coloniais, além de batalhões de engenharia formados igualmente por coloniais ou zuavos? Fiéis a tradições seculares (marinheiros da guarda em 1813; sitio de Paris, guerra 1914-18) não foram os homens da marinha servir na Tunísia e na Itália, organizados em baterias ou constituindo, em abril de 1943 o batalhão "Bizerta"? E, seja como fôr, eles se desempenharam magistralmente de suas tarefas, tanto que se sabe que a muitos desses oficiais foi oferecido permanecer definitivamente na arma de Engenharia.

Lembremos, enfim, que sempre foi encargo da artilharia colonial o desempenho das missões típicas de engenharia.

E, já que fomos levados a falar da Marinha, temos que salientar que sempre ela soube e pode desempenhar qualquer função especificamente destinada às forças terrestres, muito embora para suas próprias necessidades exija grandes conhecimentos técnicos e seja particularmente indicada para crear um sem número de especializações. O que se verifica entretanto, é que os marinheiros se mostram singularmente aptos a todos os misteres, inclusive aos das forças armadas. Não negamos a eles a existência dos diplomas de especialidades, mas estes correspondem apenas a uma habilidade maior num dos muitos ramos da instrução geral. Um oficial de marinha especialista em artilharia, será naturalmente mais frequentemente solicitado para os postos correspondentes, mas ele continuará oficial de marinha tanto e tão bom como aquel'outro que é especialista em Radio; o pri-

(1) — E' artilheiro, o articulista.

(2) — Nome dos remanescentes do Exército francês reorganizados para a reação à invasão e cooperação com os exércitos americanos no Teatro do Mediterrâneo. (N. do T.)

meiro não será "de artilharia" nem o segundo será "de Transmissões". Isto é o que aliás já se vem passando nas Armas das forças terrestres, onde o oficial com certos e determinados cursos especiais (D. C. A., transmissões, etc...) ou que tiver obtido certos diplomas (de E. M., de técnico) não deixa de continuar a pertencer à Arma de origem.

—XXXX—

A objecção de que a formação de oficiais aptos para todas as armas seja demorada, exigindo permanência de vários anos nas escolas de formação, pôde-se rebater dizendo que os estudos dos futuros oficiais da Marinha duram apenas três anos, inclusive o de aplicação. Também e por outro lado, devemos observar que as partes técnicas comuns a todas as armas são, dia a dia, mais substanciosas, consequência lógica da evolução na distribuição de armamentos e cremos, então, que sabidas essas partes, bem pouco restará aprender do que é específico de cada arma tradicional. Conhecida a parte puramente técnica (veículos automóveis, armamentos, transmissões, etc...) restará apenas a parte tática, isto é, o emprego, o que, certamente não fugirá às possibilidades intellectuais normais.

Antes de 1939, um jovem, depois de um curso de seis meses, tornava-se oficial da reserva e aperfeiçoava sua instrução apenas em alguns curtos períodos de estágio na tropa. E em pleno período de guerra não formámos oficiais em idênticas condições de aceleração? Não obstante, tanto uns como outros, se desincumbiram muito a contento.

Admitimos pois, que um oficial da ativa, tendo seguido, durante dois ou três anos o curso de uma escola onde se lhe ensinariam os rudimentos de todas as armas, pôde, depois de servir por 3 ou 4 anos como tenente de infantaria, ser classificado e desempenhar eficientemente as funções de tenente de artilharia ou vice-versa.

A título de exemplo e esquematicamente, parece que a formação dos jovens oficiais de recrutamento directo (Saint-Cyr) ou de recrutamento de fileira pôde ser feita em três anos, do modo seguinte :

— durante os dois primeiros anos far-se-ia a instrução técnica comum às diversas armas ou sub-divisões (exemplo : material automóvel, armamento automático, obuzes e morteiros, transmissões, etc...) e os estudos dos assuntos técnicos e táticos peculiares à sub-divisão numericamente mais importante (atualmente a infantaria).

— no terceiro ano (como sub-tenentes) ter-se-ia a instrução técnica e tática inerente às outras subdivisões.

Fica subentendido que, durante três anos a instrução geral (1) particularmente no que concerne a conhecimentos científicos seguiria uma progressão paralela à da instrução técnica.

No primeiro ano, o esforço, para os alunos de recrutamento direto recairia na instrução técnica, enquanto que para os provenientes da fileira seria na instrução geral, de modo a permitir a reunião das duas categorias de instruendos a partir do segundo ano.

No que concerne a alunos da Escola Politécnica, uma progressão análoga poderia ser estabelecida para um período de estudos de dois anos e meio depois de terminado o curso (já como sub-tenentes ou tenentes). E certamente, si a instrução militar nessa escola não pode ser muito desenvolvida poderia, pelo menos conduzir a resultados mais compensadores, desde que se empregasse melhor o tempo a ela destinado, o que desde há vinte e cinco anos se vem observando e clamando...

Por fim, considerando a idade com que "pregam o galão" os oficiais provenientes da fileira, como sub-tenentes, seria razoável conservá-los especializados em suas armas de origem ou numa segunda subdivisão, depois de um curso de aperfeiçoamento.

Quanto aos oficiais da reserva, parece não haver nenhuma dificuldade em especializá-los nesta ou naquela subdivisão.

No correr de seus anos de tenente e nos primeiros anos de capitão, os oficiais da ativa (salvo talvez a maioria dos provenientes de sub-tenentes) seguiram cursos de aperfeiçoamento, dos quais um deles de cerca de um ano de duração, correspondente ao "Curso de Instrução" de Saumur de Fontainebleau. Muitos deles ingressariam nas escolas de ensino militar superior.



Pensamos ter mostrado a possibilidade da fusão das armas e passemos então a destacar algumas vantagens que dela poderiam resultar.

Não será preciso insistir nas de ordem moral, posto que são evidentes por si mesmas, como acima frisamos. Na ordem puramente técnica, numa época em que, cada vez mais, se proclama a necessidade de uma estreita ligação das armas, infantaria e artilharia, por exemplo, não será essa fusão o meio de realizá-lo do modo mais completo? Considerando que a fórmula "Grupamento Tático" vem se impondo tão insistentemente, tendendo mesmo para se tornar a base de nossa organização, não será conveniente que o comando de tal elemento

(1) — Isto é, Instrução geral propriamente dita e a Instrução "militar geral" (História, Geografia, etc...)

seja exercido por um oficial que, durante sua carreira, tenha desempenhado funções de tenente de infantaria e de artilharia, capitão de engenharia e das forças blindadas, major de infantaria, e tenente coronel de artilharia ?

Falemos, então, dos nossos futuros oficiais de E. M. que já entrarão para a escola depois de haverem adquirido conhecimentos sólidos das armas, indiscutivelmente superiores aos que atualmente conseguem colher nos curtos estágios preliminares de algumas semanas a que se submetem.

Finalmente, ou melhor diríamos, principalmente não se verão mais os conflitos de "espírito de arma", sempre de consequências nefastas tão frequentemente denunciados antigamente, e mesmo recentemente, mais uma vez por M. Vivier, da Assembleia Consultiva, a 1.º de agosto de 1945, nos termos seguintes, aliás de incontestável excelência :

"Muito frequentemente, essas discussões perdem de vista o interesse geral, para se imiscuir numa política partidarista, esgotando-se em lutas nos corredores, visando salientar a importância de tal ou qual arma ou serviço, utilizando nessas intrigas, todos os expedientes e manhas, comerciando influencias nos estados maiores e nos gabinetes ministeriais, deturpando em seus interesses e benefícios a letra e as instruções e decisões de ordem geral.

Invocar, a respeito, as lutas d'entre-guerras, entre a cavalaria e a infantaria no sentido de determinar a quem cabia absorver os carros de combate, só não será inútil, si a lembrança de desordens passadas servir para esclarecer a inteligência daqueles que, no domínio dos exércitos modernos, quizerem recomençar tais quezilas.

Na falta de uma autoridade capaz de resolver, a infantaria e a cavalaria fizeram a partilha do material, encontrando e adotando soluções diferentes para o equipamento dos mesmos materiais destinados às mesmas missões, e, não raro, vimos as armas retomarem penosamente estudos e experiências sobre o emprego de blindados que, varios anos antes já haviam sido esgotados a sobejo".

Não se pode ocultar, outrossim, que tais lutas tenham como razão de ser, veladamente ou não, a gestão do pessoal, ou digamos claramente, as promoções. Não há também lugar para falsas e hipócritas indignações por tais razões, ainda que mesquinhas. Os militares são, antes de mais nada homens e a promoção, quer queiram ou não, é um elevado estimulante para a carreira e as condições em que ela se realiza têm reflexos inegáveis no recrutamento. Ela constitue uma preocupação constante do comando de qualquer exército.

E, na mesma ordem de idéias, quantas complicações surgem quando se verifica diminuição ou contração numa arma qualquer.

Lembre-mos da grave crise verificada na cavalaria, depois de 1920 e que só muito mais tarde pôde ser removida.

Com o sistema que propomos, teríamos muito simplificada a gestão do pessoal, pois quaisquer modificações nas armas, ou nas unidades de diferentes tipos não trariam repercussão alguma no pessoal.

—XXXX—

É possível que esta reforma se choque de encontro a arraigadas concepções e velhas tradições, parecendo à primeira vista profundamente revolucionária, mas, cremos, não haverá inconveniente algum que se medite um pouco sobre ela.

Nós anunciamos que ela surge como uma consequência lógica do desenvolvimento e do progresso do armamento e ousamos perguntar si poderá ser mantida eternamente a distinção entre os exércitos de terra, do ar e do mar diante do fato de necessitar a artilharia de aviões próprios para seu emprego. Não precisarão também as outras armas e órgãos de comando de seus aviões orgânicos?

Os aviões a jacto, as bombas voadoras, os foguetes estão atingindo ou já ultrapassaram as velocidades dos projectis de artilharia e o problema está pôsto; a bomba voadora, rádio dirigido, será "de aviação" ou "de artilharia"? As duas armas se debatem na conquista da terceira dimensão.

Estamos convictos de que estamos nas vésperas de um novo período da evolução dos armamentos. Depois do período do *músculo e da móla* (da espada, do dardo, do arco, da balista e outras máquina de guerra, do ariete e do cavalo, como único meio de transporte), depois do período dos "explosivos" (das armas de fogo e dos projectis explosivos, em que o meio de transporte, ainda por muito tempo foi o cavalo, só mais tarde suplantado pelo motor), não iremos conhecer um outro período que poderemos chamar de "radioatômico"?

Admitamos que a subdivisão em quatro armas principais possa ser mantida, apesar de todas as nossas razões, no período que ora se extingue, mas, perguntamos nós, o que serão os armamentos de amanhã ou, melhor ainda, de depois de amanhã? Sua técnica, certamente terá aumentado, mas sua variedade será grande ou pelo contrário, muito reduzida? Seu manejo, seu emprego tático, serão muito complicados ou serão muito simples? E, por isso, será lógico, manter-se as quatro armas, aumentá-las para cinco, ou reduzi-las a uma só? Não nos pronunciemos a respeito, evoquemos apenas esse futuro próximo para mostrar que não deve ser mantida intangível em nossos espiritos a idéia atual das armas distintas e que não há razões plausíveis para que os novos armamentos sejam incluídos in-

flexivelmente nos quadros rígidos e antiquados de nossa organização atual.

Quantas discussões estéreis, quanto tempo perdido, não havemos de registrar entre as diferentes armas, quando essas novas dotações começarem a influir nos seus quadros e nos seus efetivos.

—XXXX—

O exército atual é chamado "de transição" e, embora seus armamentos difiram dos com que terminamos a guerra recém-finda, essa diferença ainda é, mínima. Tudo, desde já, milita em favor de uma fusão das armas.

Mas este exército deve nos levar ao exército do futuro, em que os armamentos serão, então, de natureza diferente. A reforma que propomos é uma transição indispensável para preparar os quadros e os espíritos em geral para a organização deste exército de depois de amanhã.

Indústrias Cama Patente -- L. Liscio S. A.

A maior fábrica de camas da América do Sul



MATRIZ : SÃO PAULO — R. RDOLFO MIRANDA, 97

FILIAIS : RIO DE JANEIRO — PÓRTO ALEGRE —

BELO HORIZONTE — BAÍA e RECIFE

O problema dos transportes no Brasil

— (Ensaio para determinação de suas equações gerais) (*)

General JUAREZ F. TAVORA

I — *Considerações preliminares.*

1. Há, para todos os povos, uma série de problemas, cuja solução se impõe como imperativo de existência nacional. Tais são, entre outros, os problemas relacionados com a educação e saúde públicas, com a produção, os transportes, a energia, a defesa nacional...

Esses problemas são considerados por isso, problemas fundamentais.

Efectivamente:

- sem resolver o problema da saúde pública — perde o povo por dois lados, sua capacidade de agir: 1.º) pela redução do coeficiente de crescimento populacional; 2.º) pela redução da eficiência física da população adulta.
- Sem resolver o problema da educação — diminuem-se a capacidade inventiva e a faculdade da multiplicação dos esforços;
- sem resolver o problema da produção, nem pode a população crescer em proporções razoáveis, com as possibilidades de seu "habitat" físico, nem se enriquecer economicamente, pelo intercâmbio internacional;
- sem resolver o problema dos transportes — seria inútil tentar resolver o da produção, porque não coincidindo as zonas de maior produção primária (gêne-

(*) Conferência pronunciada na Escola de Estado-Maior do Exército, em 16-XI-1947.

ros alimentícios e matérias primas brutas) com os centros mais importantes de consumo interno, seria impossível a sua utilização oportuna pelos consumidores internos e, com mais forte razão, pelos mercados internacionais;

- sem resolver o problema da energia — nem é possível, hoje, produzir economicamente, nem economicamente transportar esses produtos entre os centros de produção e os de consumo;
- sem a solução do problema da defesa nacional — nem se integram no organismo económico da nação os resultados de seu trabalho, resguardando-os contra a ganância da capitalização internacional, nem se assegura aos seus habitantes o gozo do patrimônio material e espiritual, acumulado pelo seu esforço, contra a cobiça e a prepotência dos povos mais fortes.

2. A solução de cada um desses problemas é assunto bastante complexo, e não se pode obter de uma vez e para sempre. Na realidade a solução deve ser aplicável a cada geração, através de equações gerais, peculiares a cada povo e variáveis para cada estágio de sua civilização.

Havendo, ademais, uma acentuada interdependência entre esses problemas, impõe-se o seu exame em conjunto — confrontando-se os meios disponíveis pelo País, com os exigidos para as soluções buscadas, e estabelecendo-se, em consequência, a sua seriação, no espaço e no tempo, segundo criteriosa ordem de importância e urgência.

3. Para nós — povo ainda em formação, habitando um enorme país tropical — esses problemas se revestem de grande complexidade, exigindo método, objectividade, energia e tenacidade para equacioná-los adequadamente e obter, através de suas equações, soluções oportunas e proporcionadas.

Os principais óbices para a consecução desses propósitos residem:

- a) na extensão e configuração do País;
- b) na insuficiência relativa, dispersão e pobreza do elemento humano;
- c) na carência de senso de realidade — a começar pelo senso elementar de proporção e oportunidade — de nossa elite dirigente.

II — *O problema dos transportes.*

1. O problema dos transportes — cujas equações gerais para o caso brasileiro, vamos tentar estabelecer, aqui tem uma dupla importância para o desenvolvimento normal do País, como factor precípuo:

- a) de desenvolvimento económico;
- b) de segurança nacional.

Nessas condições, nós, oficiais das Forças Armadas Nacionais, e especialmente os de Estado-Maior — como parte integrante, que somos, da elite brasileira e, ainda, *como responsáveis directos pela defesa militar do País* — não devemos desinteressar-nos de sua adequada solução. Esse o motivo por que me permiti aqui estar ocupando a atenção de professores e alunos da Escola de Estado-Maior do Exército, com algumas considerações conducentes ao equacionamento objectivo de tal problema.

2. O método a seguir, para chegar a esse equacionamento objectivo, é o clássico método militar do exame dos factores da decisão. No caso em discussão — o problema dos transportes — esses factores essenciais podem reduzir-se a três:

- a) os *fins* ou *objectivos a atingir* (equiparáveis à missão, nos problemas tácticos);
- b) as *realidades ambientes* — *geográficas e humanas* (equiparáveis à situação, aí incluídas as *reações do inimigo*);
- c) os *recursos materiais e humanos disponíveis* para alcançar os *objectivos visados* (equiparáveis aos *meios*).

III — *Objectivos a atingir.*

1. *Definição.*

No caso, os fins ou objectivos a atingir resumem-se na *interligação económica e política dos músculos populacionais e centros económicos do País, entre si.*

2. *Análise.*

- a) Esse objectivo abrange dois aspectos distintos:

— um económico, visando a *circulação económica das riquezas produzidas entre os centros de produção e de consumo;*

- outro político, visando, de um lado, a *vinculação dos aglomerados humanos*, esparsos no território, à órbita das autoridades políticas que os jurisdicionam, e, de outro lado, a *concentração eventual de recursos*, de todo o território, em determinadas zonas mais sujeitas a invasões estrangeiras, para efeito de sua defesa.
- b) Do ponto de vista económico, o objectivo é alcançado organizando-se linhas baratas de transportes entre os centros de produção e os de consumo. O *factor-custo de transporte* — é decisivo. De um modo esquemático, essas linhas de transportes seriam constituídas pelos rios navegáveis (ou seus vales), ligando os núcleos ribeirinhos do interior aos litorâneos, e pela navegação de cabotagem, ligando os núcleos do litoral entre si; subsidiariamente, por ligações terrestres, através de divisores d'água, entre núcleos do interior situados em bacias fluviais diversas.
- c) Do ponto de vista político, e especialmente no que tange ao aspecto Militar, o *factor-custo de transporte pode ser relegado a segundo plano*, em benefício da rapidez e segurança dos transportes. As linhas interiores — fluviais e terrestres — podem ser impostas — se não há segurança suficiente nas linhas marítimas litorâneas.
- Note-se, que do ponto de vista de estricte vinculação política, esses transportes desempenham função centrípeta, canalizando elementos da periferia para os centros de gravidade político-administrativo (capitais); do ponto de vista militar, devem facilitar os transportes, em massa, de recursos de todo o País, para determinadas zonas periféricas presumidamente mais sujeitas a invasões estrangeiras.

3. *Conclusões parciais.*

- 1.^a) O objectivo visado engloba dois aspectos — um económico e um político — com exigências peculiares, nem sempre conciliáveis.
- 2.^a) Do ponto de vista económico, o objectivo reclama *linhas de transportes baratas*, aproveitando, tanto quanto possível, as vias naturais (rios navegáveis e

cabotagem marítima) e complementarmente, ligações terrestres,

- 3.ª) *Do ponto de vista político e, especialmente, militar,* exigem-se transportes em massa, rápidos e seguros, ainda que não económicos.

IV — *Realidades ambientes.*

A) *Factores geográficos.*

1. Extensão e configuração do país.

- a) Trata-se de um país excepcionalmente extenso - 8,5 milhões de kms², estendendo-se, de N. a S., por cerca de 37.º de latitude (cerca de 4.100 km.) e, de L. a N por 39.º de longitude (cerca de 4.300 km).
- b) A irregularidade de sua configuração pode deduzir-se do simples confronto da área com as dimensões de suas diagonais (menores de metade do respectivo-produto).

O alargamento máximo situa-se no 1.º terço setentrional, decrescendo progressivamente para o sul, até reduzir-se, na última 4.ª parte, a cerca de 1/6 daquele máximo.

- A capital localiza-se no último terço e na orla Oceânica, distante pouco mais de 1.000 Km. do ponto mais próximo da fronteira terrestre, a S. W (com a Argentina), e cerca de 4.000 Km. do ponto mais afastado dessa linde a N.W (Colômbia).

2. *Relevo do solo.*

Esquemáticamente, (em minúcia há muito maior complexidade) a orografia brasileira pode delinear-se da seguinte forma:

- a) as linhas de elevação que, partindo do planalto central, se dirigem:
- na direção geral L-W, separando as águas da bacia do Paraná-Paraguai;
- na direção SW-NE, separando as águas do rio S. Francisco, das do Tocantins e Parnaíba;

- na direção NW-SE, separando as águas do S. Franco das do Paraná.
- b) Linha de elevações acompanhando a costa a distâncias variáveis, separando as bacias costeiras do Atlântico, entre Rio Grande do Sul e Bahia, das bacias do Paraná e do S. Francisco. Essa linha é dobrada por outra mais próxima do litoral (Serra do Mar), desde Santa Catarina ao Espírito Santo;
- c) Maciço guianense, orientado na direção geral de L a W, separando, no extremo norte, a bacia amazônica, das bacias tributárias do Atlântico Norte.
- Note-se que a dupla barreira de montanhas que acompanha o litoral L e S do País, além de limitar a significação das bacias fluviais litorâneas — dessa região — constitui um obstáculo às vias terrestres que se dirigem do litoral para o interior.

3. *Potamografia.*

Sumariamente, podemos grupar os rios do Brasil nas seguintes bacias:

- a) Amazônica, ao N. compreendendo o Amazonas e seus afluentes, inclusive o Tocantins, cobrindo cerca de metade da área do território nacional, e oferecendo uma rede naturalmente navegável de muitos milhares de km. Seu eixo principal corre na direção geral W-L, orientando-se os eixos secundários nas direções N-S, NW - SW, SW-NL e NW-SL
- b) Bacia do Prata — constituída pelos rios Paraná, Paraguai e Uruguai — cobrindo cerca de 1/4 do território nacional, e oferecendo alguns milhares de km. de vias navegáveis. Sua orientação geral é N-S, oferecendo os afluentes da margem esquerda do Paraná e do Uruguai a bizarria de nascerem próximo do litoral e dele se afastarem, indo desaguar no estuário do Prata. A navegação do Paraná é interrompida na fronteira brasileira, pelos Saltos das Sete Quedas.
- c) Bacia do S. Francisco — oferecendo cerca de 2 000 km. de vias navegáveis. Apresenta a peculiaridade de, nascendo próximo do litoral SE, — dirigir-se para o Norte até o limite S do NE, onde inflete para L,

desaguando no Atlântico. Sua navegação é interrompida pela cachoeira de Paulo Afonso.

- d) Bacia de NE Ocidental — constituída pelos rios Parnaíba, Itapicuru e Mearim — orientados na direção S-N. Oferece mais de 1.000 km. de vias navegáveis.
- e) Bacias do Atlântico L. e SE. — cujos principais tributários navegáveis são: o rio Doce, o Parnaíba e o Jacuí. Possui outros rios com condições de navegabilidade, sobretudo no litoral de Minas e Bahia, mas não explorados;
- f) Bacia do NE Oriental — desprovida de interesse para a navegação, por ter regime caracteristicamente torrencial.
- g) *Possibilidades de interligação dessas bacias.* A bacia Amazônica é ligada, naturalmente:
 - à bacia do Orenoco (Venezuela) por intermédio de afluente e sub-afluente do rio Negro e canal de Cassequiare;
 - à bacia do Paraguai, em 7 pontos diversos através de afluentes do Tapajós e do Araguaí;
 - à bacia do S. Francisco, por intermédio dos rios do Sono e Preto, na lagoa do Varejão.
São ligações tecnicamente realizáveis, segundo estudos de Cel. Jaguaribe de Matos:
 - do rio Preto com o rio do Sono e o Gurgueira, interligando as bacias do Tocantins e S. Francisco entre si e com a bacia do Parnaíba;
 - a do S. Francisco com o Paraná, através do Rio Grande;
 - a do Araguaia com o Paraguai, através dos rios das Garças e S. Lourenço;
 - as do Tapajós e Madeira, com o Paraguai, através do Juruema, Guaporé e Jaurú;
 - a do Tocantins com o Araguaia, através dos rios das Almas e Vermelho;
 - a do Paraíba com o Tietê;
 - a do Jacuí com o Ibicuí, através do Vacacaí;
 - do Itapicuru com o Parnaíba entre Caxias e Terezina;
 - do Mearim com o Tocantins, através do Grajaú;
 - Paraná com o Paraguai — quer através dos rios Pardo e Taquari, quer através de Ivinheima — Brilhante e Miranda.

4. *Litoral.*

- a) É extenso de cerca de 7.500 km. (terço do perímetro total do País) constituindo as suas lindes N, NE, E e SE.
- b) É regularmente recortado de baías e enseadas, proporcionando bons ancoradouros — especialmente na região sul.

B) *Factores humanos.*1. *Densidade e distribuição da população.*

- a) A população brasileira, orçando por cerca de 45 milhões de habitantes — ou pouco mais de 5 habitantes por km² de superfície — dissemina-se por quase todos os recantos do território.
- b) Sua distribuição sobre o território é, entretanto, muito irregular, sendo maior nas zonas litorâneas, rarefazendo-se à medida que se caminha para o interior.
- c) Se, a partir de NE, traçarmos uma linha paralela à orla oceânica e dela afastada 500 km. (serra do Ibiapaba — rio S. Francisco — rio Paraná — rio Uruguai) a faixa assim limitada abrangendo apenas 20% do território, conterá mais de 66% da população nacional.

2. *Distribuição económica*

- a) Mais irregular, ainda, que a distribuição populacional, é a da actividade económica.
- b) Dentro da mesma faixa litorânea de 500 km. de profundidade e sómente na sua parte situada ao S. do rio Doce, representando pouco mais de 10% da superfície do País, devem concentrar-se cerca de 75% ou mais de nossa actividade económica.
- c) Contudo, a dispersão populacional, por quase toda a área do País, traz como consequência a formação de inúmeros pequenos centros de actividade económica, igualmente disseminados.
- d) Note-se que, para o efeito de transportes, a corrente económica é mais volumosa do interior para o litoral (exportação de matérias primas brutas) do que

do litoral para o interior (importação de manufacturas).

c) *Conclusões parciais.*

- 1.ª) Os factos da enorme extensão, de sua configuração irregular e acidentação do território, e da dispersão, sobre grande parte dele, de núcleos populacionais e economicos, impõem, para sua interligação, uma extensa e complexa rede de transportes.
- 2.ª) A pequena significação economica desses núcleos não justifica a construção de vias de transportes caras — devendo-se, em consequência, aproveitar as vias naturais: os rios, para ligar os centros interiores ribeirinhos aos centros mais próximos do litoral, e o mar para interligar os centros litorâneos.
- 3.ª) O facto de haver uma considerável concentração populacional e economica ao longo de estreita faixa litorânea — *dá enorme importancia à navegação de cabotagem*, que deve realizar o esforço máximo de nossos transportes economicos.
- 4.ª) O facto da existência de uma barreira de montanhas ao longo de grande parte do nosso litoral, desviando o curso natural dos rios (bacias do Paraná e S. Francisco) dificulta, nessas regiões, as ligações fluviais do interior com o litoral — impondo ligações terrestres.
- 5.ª) Esse mesmo facto e a possibilidade de interligação de certas bacias fluviais — podem facilitar, em compensação, os transportes interiores, quer segundo os meridianos, quer segundo os paralelos.

IV — *Os meios disponíveis.*

1. *Recursos financeiros.*

São notóriamente precários, deante da magnitude e complexidade da solução de conjunto do problema, especialmente se se considerar que o insufficiente desenvolvimento economico dos núcleos a ligar, nem sempre permite pronta renumeração dos capitais investidos.

2. *Recursos técnicos.*

Têmo-los satisfatórios em qualidade, embora insuficientes em quantidade. Os nossos engenheiros somavam, até há poucos anos atrás, cerca de 7.000, dos quais 5.000 trabalhavam no triângulo econômico — Rio — B. Horizonte — S. Paulo — sobrando apenas 2.000 para o restante do País...

No que toca à capacidade de planejamento — forçoso é reconhecer que participam um pouco das deficiências — quanto a senso de proporção e oportunidade — que afligem a nossa elite dirigente.

3. *Capacidade político-administrativa.*

- a) A organização federativa — fragmentando o poder político em esferas nacional e estaduais — se não impede, a rigor, um equacionamento, em termos de conjunto, dos problemas nacionais — dificulta a sua solução, os interesses regionais.
- b) Por outro lado, a descontinuidade administrativa resultante da dispersão mental de nossa elite e do seu alheamento das realidades essenciais do País — completa, em cada esfera, essa obra de deformação — inutilizando esforços e desperdiçando meios.

4. *Segurança dos transportes.*

No que tange aos transportes de cabotagem — diretamente expostos a interferências do poder marítimo de outros povos — a segurança é muito precária em caso de conflitos internacionais. O exemplo da última guerra é recente e elucida a questão.

5 — *Conclusões parciais.*

- 1.ª) Os recursos financeiros disponíveis são notoriamente insuficientes para permitir uma solução em grandes proporções e numa só etapa, do nosso problema dos transportes.
- 2.ª) Embora disponhamos de técnicos profissionalmente capazes, o seu número é insuficiente para compreender a execução de um programa imoderado de transportes.

- 3.ª) Isso não impede, antes impõe, a colaboração prévia de uma solução de conjunto — condicionando-se, entretanto, a sua execução, às possibilidades financeiras, segundo uma razoável ordem de importância e urgência.
- 4.ª) A reconhecida versatilidade de nossa elite dirigente impõe, correlativamente — para que o plano de conjunto estabelecido seja respeitado e compreendido:
 - a) que se reservem, legalmente, *fundos de aplicação primitiva à sua execução, tanto quanto possível independentes das dotações orçamentárias anuais;*
 - b) que essa execução seja confiada a uma *entidade técnica autônoma, capaz de superpor-se aos caprichos de autoridades federais e às injunções políticas locais.*
- 5.ª) A insegurança de nossos transportes marítimos, em emergência de guerra, impõe, politicamente, ligações interiores, longitudinais e transversais — capazes de proporcionar transportes eficientes e seguros entre os principais centros humanos e econômicos do País e suas regiões fronteiriças mais expostas.

V. *Síntese das conclusões parciais obtidas.*

O confronto cuidadoso das conclusões referentes aos fins visados pela solução do nosso problema de transportes, com aquelas resultantes da análise das circunstâncias ambientes — físicas e humanas — e dos recursos disponíveis para enfrentá-las — leva-nos logicamente, às seguintes conclusões finais;

- 1.ª) Uma solução integral do problema, exigindo a interligação de numerosos centros populacionais e econômicos, disseminados em área enorme, de configuração bastante irregular e superfície muito acidentada — é extremamente complexa e onerosa — mas deve ser corajosamente delineada, no seu conjunto;
- 2.ª) As condições econômico-financeiras do País e suas disponibilidades em técnicos estão longe de comportar os ônus e encargos consequentes da execução maciça de tal solução — impondo-se:

- a) de um lado, a sua seriação, no espaço e no tempo, segundo criteriosa ordem de importância e de urgência;
- b) de outro lado, o aproveitamento avaro de todas as vias naturais existentes no território (vias marítimas, fluviais e lacustres);
- c) finalmente, a superposição, sempre que for viável, dos eixos políticos, aos eixos económicos.

3.ª) O facto brasileiro da concentração populacional e económica ao longo da faixa litorânea, e normal de sua disseminação ao longo dos vales, impõe, pelo menos no actual estágio de nossa civilização:

- a) que a navegação de cabotagem constitua a espinha dorsal do nosso sistema de transportes;
- b) que a navegação fluvial deve constituir um primeiro complemento da via marítima, sempre que puder proporcionar transportes mais baratos que as vias terrestres;
- c) que as vias terrestres de transportes (rodo e ferrovias) deverão ser encaradas como meios complementares dos transportes fluviais, garantindo a sua interligação ou ligações com o litoral;
- d) que os transportes aéreos complementarão o conjunto, garantindo ligações políticas e, mesmo, económicas, para os centros interiores muito afastados, e reforçando-as entre os principais centros políticos e económicos do País.

4.ª) Condições políticas — ligadas, sobretudo, à segurança nacional — impõem a ligação eficiente do Norte com o Centro e o Sul do País (longitudinais), da faixa litorânea com o Oeste (transversais), por vias mediterrâneas — dobrando, no 1.º caso, a via marítima, e, prolongando, no 2.º caso, as penetrantes de ligação do litoral com o interior.

5.ª) A versatilidade e desorientação de nossa elite dirigente exigem, para uma eficiente somação e continuidade de esforços:

- a) A prévia destinação legal de fração adequada de recursos orçamentários (rendas com destino especial) à solução progressiva do problema;
- b) Uma relativa autonomia dos órgãos técnico-administrativos encarregados de planejar (e, naturalmente,

rever) a solução de conjunto do problema, e de aplicar os recursos destinados à sua execução continuada.

VI — *Ensaio de solução objectiva para o problema.*

A) *As equações gerais.*

São constituídas pelas cinco conclusões da síntese anterior, que:

- a) enquadram a solução do problema na amplitude e complexidade de seu conjunto;
- b) condicionam a sua execução:

- às contingências financeiras do País;
- às circunstâncias peculiares de fixação da população no território e às condições naturais deste;
- às exigências de segurança, em caso de guerra;
- às realidades político-administrativas do País.

B) *Esboço de planeamento.*

1. Reforço adequado de nossa navegação de cabotagem:

- a) aparelhando-a convenientemente para atender o volume dos transportes litorâneos (maior número de barcos de toneladas e tipos adequados, para cada linha);
- b) aparelhamento — mesmo rústico (estacadas de madeira, combinadas com uma primeira dragagem) dos ancoradouros para onde possam afluir, mais economicamente, os produtos do interior;
- c) aumento do rendimento de transporte da frota de cabotagem — subordinando-se o seu tráfego, no tempo e no espaço (saídas e duração dos percursos, escalas obrigatórias) às conveniências do serviço público (e não aos interesses de determinadas empresas particulares ou estatais).

2. Estudos e projectos de melhoramento das condições de navegabilidade de nossos principais rios (a começar pelos situados nas regiões de maior interesse económico, ou desprovidas de outros meios de transportes) — a fim de verificar-se até onde poderão essas vias suprir, economicamente, as vias terrestres de transportes:

- a) para ligação dos núcleos populacionais do interior aos portos do litoral;
- b) para a interligação dos núcleos populacionais interiores ribeirinhos;
- c) para o estabelecimento de grandes longitudinais (N-S) ou transversais (L-W), pela intercomunicação de bacias fluviais, através de canais (ver ligações, na carta).

3. Complementação necessária dessas vias fluviais, pela construção de trechos rodo ou ferroviários, ligando-as entre si (intercomunicação de bacias), ou com os portos do litoral.

4. Reforço dessas ligações economicas naturais, por imperativo também de ordem política, com as seguintes ligações mediterrâneas;

a) longitudinais (trancos-meridianos):

1.º — Terrestres:

- longitudinais rodo e ferroviárias conectando — mesmo em caráter precário — as redes já existentes no NE e L, entre si e com os sistemas do Centro-Sul e Extremo do País (ver esboço na carta);
- dobramento dessas longitudinais entre o Centro Sul e o Extremo Sul (excentricidade da zona e sua importância economica e política);

2.º — Fluviais (inicialmente mista);

- Parnaíba — S. Francisco — Rio Grande — Paraná;
- Araguaia — Garças — S. Lourenço — Paraguai;
- Madeira — Guaporé — Jaurú — Paraguai (complementada, posteriormente, pela ligação — Tapajó — Juruena — Guaporé — Paraguai);

b) Diagonais.

1.º Terrestres:

- Terezina — Petrolina — Paraguassú (ligando em corda as redes do Nordeste Ocidental e Centro-Leste);
- Belo Horizonte — Lavras — Bragança — S. Paulo (ligando em corda as redes do Centro-Leste e Sul do País).

2.º) Fluviais:

- Itapicurú — Parnaíba;
- Mearim — Grajaú — Tocantins — Araguaia;
- Miranda — Brilhante — Ivinheima (Diagonal Paraguai — Paraná);

c) Transversais (Troncos paralelos):

1.º) Terrestres:

- Transversal do Nordeste: — Recife — Terezinha — Carolina (inicialmente rodoviária);
- Transversal de Leste: Salvador — Carainhanha — Niquelândia ou futura Capital Federal (inicialmente rodoviária);
- Transversal Centro-Oeste (Vitória — Belo Horizonte — Cuiabá — Mato Grosso);
- Transversal Centro-Sul (Santos — C. Grande — Corumbá (dobramento rodoviário));
- Transversal do Paraná (Paranaguá — Curitiba — Guarapuava — Foz do Iguaçu (rodoviária));
- Transversal de Santa Catarina (Florianópolis — Lages — D. Cerqueira) (rodoviária);
- Transversal do Rio Grande (P. Alegre — Alegrete — Uruguaiana) — (dobramento).

2.º) Fluviais (inicialmente mistas):

- Rio Grande — Rio Preto — Rio do Sono;
- Paracatú — Maranhão — Almas — Vermelho — Garças — S. Lourenço
- Parnaíba — Tietê — Prado — Taquari;
- Jacuí — Vacacaí — Ibicuí.

5. Melhoramento e ampliação de nossa rede de aeroportos, em condições de suprir ou completar os demais meios de transportes sob os aspectos economicos e politicos.

c) *Método de execução.*

1. Fixação da ordem de urgência.

a) 1.ª urgência (período de 5 anos);

- Ligação N-S (ferro e rodoviária);
- Diagonal Belo Horizonte — S. Paulo (rodoviária);

- Transversal do Paraná (rodoviária);
- Transversal do Rio Grande (rodoviária).
- b) 2.^a urgência: como lembrança.

2. Garantia de financiamento adequado:

- a) Fundo Rodoviário Nacional, com aplicação específica;
- b) Fundo Ferroviário Nacional, idêntico (a criar);
- c) Fundo Portuário e Fluvial, idêntico (a criar);
- d) Fundo Aeroviário Nacional, idêntico (a criar).

3. Garantia de execução corrente e continuada:

- a) orientação e ação autônomas de Conselhos e Departamentos análogos ao Conselho Rodoviário Nacional e ao D.N.E.R.;
- b) coordenação de conjunto por um Conselho Geral de Transportes (inclusive os aéreos), igualmente autônomo e presidido pelo Ministro da Viação.

VII — *Considerações finais.*

1. Antes de encerrar estas considerações, impõe-se-nos o dever de alertar a atenção dos oficiais que ora cursam a Escola de Estado-Maior e que serão, amanhã, os guias autorizados do Exército — contra o critério fragmentário e empírico que adoptamos, até 1930, para a solução do problema dos transportes, e continuamos a seguir em relação a quase todos os nossos problemas fundamentais.

Num país pobre de meios, como é o nosso, e onde a complexidade e amplitudes naturais desses problemas impõe uma gradação e continuidade metódicas de esforços, para o ajustamento necessário dos meios às necessidades e garantia de seu emprego eficiente — não podemos continuar desperdiçando recursos e esforços em improvisações fragmentárias e agitações estéreis sob pena de desacreditar-nos perante o povo de cuja direção política e bem estar económico e social somos responsáveis, e perante o mundo, para a satisfação de cujas necessidades devemos concorrer com parcela proporcional às nossas possibilidades naturais.

Precisamos adquirir, urgentemente, uma noção mais precisa e prática de nossas responsabilidades internacionais — equacionando objectivamente os nossos

problemas fundamentais dentro de um plano nacional de conjunto e extraíndo em cada caso, dessas equações, soluções proporcionadas aos nossos recursos e mais oportunas em relação às nossas necessidades.

2. No que tange ao problema dos transportes — proclamamos com satisfação que, a partir do governo revolucionário instituído em fins de 1930, temos caminhado, embora com algumas lamentáveis hesitações, no sentido do seu equacionamento racional de conjunto e de soluções contínuas (embora nem sempre oportunas).
Balizam as etapas principais desse processo de solução racional do nosso problema dos transportes:

- a) O Plano Nacional de Viação de 1934 (administração do Dr. José Américo);
- b) O Plano Rodoviário Nacional de 1942 (administração do Gen. Mendonça Lima);
- c) Criação do Conselho Rodoviário Nacional, reorganização do D. N. Estradas de Rodagem e criação do Fundo Rodoviário Nacional em 1945 (administração do Professor Mauricio Joppert).
- d) Revisão objectiva (melhor aproveitamento dos rios) do Plano Nacional de Viação, ora em face de conclusão (administração do Eng^o Clovis Pestana).

3. Isso posto, impõe-se-nos, daqui por diante, para completar a grande tarefa iniciada:

- a) defender corajosamente — contra tudo e contra todos — o avanço já realizado no sentido de equacionamento objectivo do problema dos transportes e de sua solução continuada, independentemente de restrições orçamentárias e injunções políticas;
 - b) analisando os erros do passado e confrontando-os com os ensinamentos do presente — equacionar e resolver, em bases objectivas, semelhantes às adotadas para o problema dos transportes, os demais problemas fundamentais do País.
4. À vossa consideração deixo esse tema, que pode e merece constituir o objectivo integral da vida de uma geração de brasileiros.

A ALCACHOFRA E AS MOLÉSTIAS DO FÍGADO

É verdade de todos conhecida que nas plantas estão os melhores remédios. As plantas medicinais são um precioso manancial de saúde que a natureza coloca à disposição do homem para auxiliá-lo na luta contra as enfermidades. São recentes os estudos com uma planta muito conhecida entre nós — a alcachofra — no tratamento das moléstias do fígado. O número notável de experiências feitas com ela e o extraordinário sucesso obtido incluíram-na definitivamente no rol dos grandes e poderosos remédios. Pacientes e demorados estudos feitos em nossos Laboratórios deram como resultado a extração da parte verdadeiramente útil e medicamentosa da alcachofra. Associamo-la em seguida com outros medicamentos indicados para os males do fígado. Surgiu então o Hepacholan Xavier, esse remédio incomparável que, pela originalidade e excelência de sua fórmula, conquistou rapidamente a confiança dos médicos e do público. Seguros estávamos deste sucesso pois antes de lançarmos no mercado o Hepacholan já tínhamos, através de várias experiências feitas sob as vistas de ilustres facultativos, nos convencido de sua absoluta eficácia. O Hepacholan vem assim, tendo como base o princípio ativo de uma planta considerada como de excepcionais virtudes terapêuticas, preencher uma sensível lacuna existente em matéria de medicamentos para o fígado. Os que sofrem de moléstias do fígado (cólicas e congestões Hepáticas, icterícias, cirrose, angio-colites, cole-cistites, etc.) e sentem a tortura de suas dolorosas consequências (intoxicações, perturbações digestivas, prisão de ventre, neurastenia, etc.) só continuarão a sofrer se o desejarem. Porque do contrário bastar-lhes-á o uso do Hepacholan para terminar com os seus padecimentos. É precisamente isto que o êxito completo de nossas experiências e a palavra insuspeita dos médicos e do público nos autorizam a afirmar. É precisamente isto que o doente hepático afirmará também após ter usado alguns vidros de Hepacholan. O Hepacholan é fabricado em líquido e em drágeas e se apresenta em dois tamanhos: Normal e Grande.



MOINHO FLUMINENSE S. A.

As melhores farinhas de Trigo e de maior qualidade

RUA URUGUAIANA, 118

Telefone 23 - 1223

End. Tel. MOINHOFIUM

RIO DE JANEIRO

A Reconstituição da Batalha do Passo do Rosário

Estudo tático do terreno

Major **SOUZA JUNIOR**

Instrutor-Chefe de História Militar da E. E. M.

O programa da viagem final do 3.º Ano da Escola de Estado-Maior ao RIO GRANDE DO SUL, estabelecia, na parte referente à História Militar, o estudo "in loco" da Batalha do PASSO DO ROSÁRIO, travada entre brasileiros e argentinos, no dia 20 de Fevereiro de 1827.

A Batalha do PASSO DO ROSÁRIO foi, durante muitos anos, assunto de polêmica entre escritores militares brasileiros, argentinos e orientais. As condições esquisitas em que foi travada e o seu resultado praticamente indeciso; as personalidades dos comandantes em chefe, figuras de projeção, mas bastante combatidos em seus países; e os depoimentos os mais contraditórios e incoerentes vindos à lume na época e muito depois, concorreram para alimentar a discussão e dar a essa batalha um grande renome entre as que se consideram importantes nas guerras sul-americanas.

O nosso grande historiador militar *General Tasso Fragoso*, empolgado pelo assunto, escreveu, em 1921, uma alentada e magnífica obra, em que procurou, à luz de uma documentação farta e idônea, esclarecer tôdas as dúvidas e mistérios que ainda envolviam o famoso encontro entre brasileiros e argentinos, à margem do pantanoso IMBARÉ ou ITUZAINGÓ.

Para não nos limitarmos a uma narrativa simples da batalha, à vista do terreno em que porfiaram, durante seis horas, os exércitos comandados por Barbacena e Alvear, resolvemos orientar o nosso trabalho de modo a explorar ao máximo a oportunidade que nos levava ao campo de batalha de 1827.

Dentre os pontos controvertidos e que mesmo no Brasil encontram, em todas as épocas, defensores da tese contrária às nossas armas, selecionámos três, cujo estudo e solução poderiam ser proporcionados pelo terreno que íamos visitar.

Em seu excelente livro sobre a "Batalha do PASSO DO ROSÁRIO", *Tasso Fragoso*, apoiado em documentos insuspeitos, já demonstrara que :

à oração, pôs-se a caminho, contramarchou e foi buscar o adversário”.

ALVEAR — EXPOSICIÓN — 1827)

(“Desde o princípio da campanha, o Exército Republicano havia procurado com ardor o inimigo; esse fugia sempre ao combate. Assim, toda arte devia ser empregada em infundir-lhe confiança e desse modo animá-lo a travar batalha e atraí-lo a uma posição reconhecida, para batê-lo”.

Boletim n.º 5, do Exército Republicano. Fevereiro de 1827).

Para um observador situado na margem direita do RIO SANTA MARIA, na região do PASSO DO ROSÁRIO, a 300 metros N. E. da casa do encarregado da balsa, o terreno apresenta-se como um verdadeiro anfiteatro: a várzea imensa, envolvida a leste e nordeste por uma linha de coxilhas distantes quase três mil metros, em média, e, a oeste, pelas alturas próximas sobre as quais, na outra margem do rio, se assentam o Quartel do 2.º Regimento de Cavalaria Motorizado e o casário da cidade de ROSÁRIO. Segundo informações, a várzea é, na sua maior extensão, permanentemente alagadiça. Apenas uma área estreita permite passagem franca no período das secas e trânsito difícil na época das chuvas.

O RIO SANTA MARIA, por sua vez, só proporciona passagem a vau na estiagem. Qualquer chuva local, porém, aumenta de muito o seu volume d'água, e a transposição pode apenas ser feita a nado ou em barcos e balsas.

No dia 19 de Fevereiro de 1827, o rio subira um pouco, em virtude de chuvas caídas na região e somente a nado estava dando passagem. Não havia balsa nem barcos, na ocasião.

O estudo do terreno, as condições locais e os processos de combate da época, impostos, particularmente, pelo alcance do armamento, de trezentos a quatrocentos metros para as armas da infantaria, e mil a mil e seiscentos metros, para os canhões da artilharia, mostram a situação indesejável e mesmo perigosa em que ficaria um exército estacionado nessa várzea, com um inimigo muito próximo e que a qualquer instante poderia surgir no alto das coxilhas, a Este.

Era essa a situação do exército argentino, na manhã de 19 de Fevereiro. Estacionado na várzea, na região do PASSO DO ROSÁRIO, pesava-lhe a ameaça do aparecimento do exército brasileiro nas coxilhas a Este do PASSO e surgiam-lhe as dificuldades quase insuperáveis de transposição de um rio cheio, largo, caudaloso, a Oeste.

Se levarmos em consideração que no exército de ALVEAR predominava a cavalaria, nós podemos concluir também que uma várzea alagadiça, na frente e um rio caudaloso à retaguarda não consti-

tuíam o terreno ideal ou adequado às manobras e ao combate de sua arma principal.

Sob o ponto de vista militar, a região da várzea, da margem direita do RIO SANTA MARIA até as coxilhas imediatamente a Este, era inteiramente contra-indicada para qualquer tipo de operação.

A situação difícil em que teria ficado o exército argentino na várzea, no dia 19, se BARBACENA não se tivesse detido na Estância de FRANCISCO JOSÉ, pode ser avaliada exatamente por um observador postado na região da árvore isolada (paineira) da cota 125, de DELFINO MAICA. Daí, voltado para Oeste, se descortina a várzea imensa, que aparece apenas separada das alturas de ROSÁRIO por uma estreita faixa d'água, lampejante ao sol. É o RIO SANTA MARIA, que corre no sopé da coxilha em que se levantou outrora a pequena vila de NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO.

As coxilhas logo a Este do PASSO dominam inteiramente a várzea. É bem verdade que, na época, esse domínio era exclusivamente de vista, porque o alcance das armas nenhuma influência poderia exercer entre beligerantes separados por mais de três quilômetros de terreno alagadiço. Mas, o exército que estivesse na várzea não encontraria outra solução, senão tentar atravessar o rio, por isso que lhe não seria fácil expulsar o inimigo das coxilhas dominantes, através de um terreno limpo e inadequado a operações ofensivas. Além disto, a posse daquelas coxilhas tiraria ao exército disposto na várzea a última linha de retirada para o norte, pela estrada que leva ao PASSO DE SÃO SIMÃO; restar-lhe-ia apenas uma linha de retirada, para ALEGRETE, pelo PASSO DO ROSÁRIO, em cuja região se encontrava.

Destarte, se ALVEAR pretendia mesmo simular uma retirada e atrair BARBACENA, para obrigá-lo a combater, o estacionamento do exército argentino, durante o dia 19 de Fevereiro, na várzea, somente se justificaria se aquele chefe houvesse tomado disposições para ficar de posse das coxilhas que, a Este, dominavam completamente seu acampamento. Sem a posse dessas coxilhas, ele não poderia pensar em retorno ofensivo, porque o terreno lhe era inteiramente desfavorável. E ALVEAR sabia, na manhã de 19, que BARBACENA devia estar muito próximo e se dirigia também para o PASSO DO ROSÁRIO.

Assim, quer se tratasse de uma retirada voluntária para a outra margem do RIO SANTA MARIA, quer o movimento constituísse apenas uma finta ou simulação, o que não resta dúvida, e o terreno o indicava e impunha, é que o General em chefe argentino não poderia ter abandonado as coxilhas que há pouco percorrera, para esta-

cionar à margem do rio, em pleno banhado, somente para dar ao inimigo a impressão de estar em franca retirada !

O estudo do terreno, portanto, serve apenas para confirmar, clara e insofismavelmente, o que o *General Tasso Fragoso* já havia provado, à luz de depoimentos insuspeitos dos próprios chefes militares argentinos, que se contradizem, embora, quando se referem a esse simulacro de retirada, para forçar o exército brasileiro a uma batalha decisiva.

Mas, os diários de *Antônio Dias* (*Épocas Militares*) e *Angelo Pacheco* (*Diário de Campanha*) e declarações do próprio ALVEAR, não nos deixam dúvidas a respeito.

Em seu Diário, relata *Antônio Dias* :

"Desde o instante em que se descobriu o terreno imediato ao PASSO, viu-se o risco que o exército corria naquela posição, sem dúvida a pior que se pode imaginar para uma batalha, particularmente com um exército de cavalaria, que era a arma que primava.

Era um banhado, de largura de uma milha ou mais naquele ponto, situado entre o rio e uma alta cadeia de colinas, quase paralelas a seu curso e que dominavam a planície formadora do banhado. O solo deste era arenoso, coberto de macegas e espadanas, com numerosas e pequenas proeminências de terra, e tudo constituía outros tantos obstáculos à manobra da cavalaria. O exército fizera, pois, alto no banhado, abandonando as eminências.

O inimigo encontrava-se a hora e meia de jornada; era indispensável deliberar e resolver com prontidão, porque se ele continuasse a marcha, estaria dentro em pouco ao alcance de tiro de peça, ocupando as colinas, e o exército republicano ver-se-ia acometido de repente e talvez impossibilitado de contramarchar a uma posição adequada, para inutilizar todos os recursos da arte e todos os esforços do valor.

O General em chefe deu ordem imediata para a passagem do rio, mas até as picadas estavam a nado e se bem que a artilharia pudesse passar puxada com as prolongas, e a cavalaria nadando, nem a infantaria nem o parque poderiam fazê-lo".

As 4 da tarde, escreve o coronel *Pacheco*, ALVEAR reuniu um Conselho de Guerra e manifestou sua intenção de volver na noite desse mesmo dia sobre o inimigo. Sua linguagem foi decidida, porém áspera".

E o próprio ALVEAR, em 1832, esquecendo-se do que afirmara em sua "Exposição" ao Congresso Argentino, em 1827, declarava ao coronel *Eugenio Garzón* :

"Tenho sempre recordado e dito a todos seu parecer na véspera de ITUZAINGÓ.

E assim como não posso olvidar que todos os nossos generais

eram de parecer que esperássemos o inimigo na planura traidora da margem do SANTA MARIA, deve o Sr. vangloriar-se de haver julgado muito bem o que se devia fazer e se fez.

SEGUNDA PERGUNTA

TERIA ALVEAR ESCOLHIDO O CAMPO DE BATALHA ?

("A escassez de infantaria do exército republicano o obrigava a procurar o terreno plano; a superioridade dessa arma nos imperiais os convidava a preferir as serras; daí empregarem os dois generais contendores todo seu talento e habilidade em se atrair mutuamente para os pontos em que cada um julgava maiores vantagens.

Por fim, o general republicano consegue colocar o inimigo onde não poderia escapar; então, volve-se contra ele, surpreende-o em marcha e alcança um triunfo brilhante contra uma força que excede a sua em três mil homens".

ALVEAR — EXPOSICIÓN — 1827)

(Ao pôr do sol do dia 19, já o Exército Republicano marchava para o campo de ITUZAINGÓ, posição que se havia reconhecido na marcha desse mesmo dia e que o inimigo devia atravessar. Acampou a meia légua dele às dez horas da noite".

Boletim n.º 5, do Exército Republicano. Fevereiro de 1827)

Implicitamente, a resposta a esta pergunta é encontrada nos trechos dos Diários de *António Dias* e *Ângelo Pacheco*, confirmados pela declaração do próprio ALVEAR, e transcritos linhas atrás.

O facto de ter passado, na manhã de 19 de Fevereiro, pelas colinas que serviram de campo de batalha no dia 20, sem deixar aí uma cobertura, que estivesse em condições de manter a posição adrede escolhida, e ir parar, com todo seu exército, durante muitas horas, na "planura traidora" do RIO SANTA MARIA, mostra que ALVEAR, naquele dia, não se preocupara em eleger ou localizar uma faixa do terreno, onde forçaria BARBACENA a travar batalha.

O estudo do terreno, para resposta à terceira pergunta, corroborará essa conclusão.

Aliás, em 20 de Fevereiro de 1892, o mesmo *António Dias*, então general, dizia a "La Nación", com a franqueza e lealdade com que escreveu seu Diário: "assim foi que *ambos os exércitos se viram surpreendidos*, encontrando-se, de repente, onde nenhum deles pensava achar o adversário".

TERCEIRA PERGUNTA

A POSIÇÃO ARGENTINA SERIA REALMENTE MAIS VANTAJOSA DO QUE A BRASILEIRA ?

Somente a análise do terreno pode responder precisamente a essa pergunta. Isso não impediu, entretanto, que mesmo escritores

e chefes militares brasileiros concordassem, sem conhecerem o terreno ou uma carta topográfica da região onde se travou a batalha, com as afirmações argentinas, que indicavam a posição ocupada pelas tropas de ALVEAR como superior, sob todos os aspectos, à mantida pelas forças de BARBACENA. Com essa conclusão, os argentinos procuraram reforçar a afirmativa de ALVEAR e seus partidários, concernente à escolha prévia do campo de batalha, e consequentemente, ao êxito do plano do General em chefe platino, que consistiu em atrair os brasileiros para a luta num terreno que lhes era desfavorável.

O campo de batalha do dia 20 de Fevereiro de 1827, é constituído, praticamente, de duas coxilhas de quase 3 Km de comprimento, no sentido N. S., separados por um estreito vale (cãhada), por onde corre uma sanga, denominada do BARRO NEGRO.

A Sanga do BARRO NEGRO não é um obstáculo importante, como se nos afigura quando lemos as narrativas da batalha e a descrição do terreno em que pelejaram brasileiros e argentinos. A sanga que separa as duas coxilhas é, hoje, um fosso de 2 a 3 metros de largura, por 1m,5 a 2 metros de profundidade, por onde correm as águas das chuvas; fora da estação chuvosa, a sanga conserva-se enxuta. Em 1.827, segundo as narrativas, a sanga dava passagem apenas em poucos lugares, constituindo, assim, para os combatentes da época, um verdadeiro obstáculo. Parece que esses lugares eram encontrados na estrada para CACEQUI, ao norte, na estrada para S. GABRIEL e na própria várzea, ao sul. Actualmente, a sanga dá passagem livre em diversos pontos, onde os barrancos marginaes foram preparados para trânsito de animais ou de veículos. Mas, passagem natural e franca para grupos só se encontra na região ao sul e ao norte da estrada velha para S. GABRIEL, onde não há vestígios da sanga, isto é, onde ela desaparece, confundindo-se com a própria várzea. Quando percorremos o terreno, agora, em outubro de 1947, encontramos um filete d'água na sanga e a várzea completamente alagada, em consequência de fortes chuvas caídas naqueles dias. Mas, normalmente, na estiagem, a várzea dá passagem fácil e livre, mesmo a grupo numeroso de cavaleiros. Em 20 de Fevereiro de 1827, parece que a várzea estava seca.

Do lado argentino, a crista da COXILHA DO OLHO D'ÁGUA desenvolve-se, a partir da sanga do BRANQUILHO, de Oeste para Este, até a cota 130, de onde se bifurca, lançando dois ramos principais, um na direção de S. E., a garupa da ESTANCIA DO COQUEIRO (onde está assinalado POSTO, na carta de 1/30.000) e outro na direção do N. E. (garupa a E. de JUCA SOARES). Dessas duas grandes garupas se ramificam pequenas garupas, orientadas de Oeste para Este, que vão morrer na sanga do BARRO NEGRO.

Imediatamente ao N. da antiga estrada de CACEQUI, da cota 130, desprende-se uma garupa minúscula (casa de CYRILLO) que é envolvida, de facto, pelas pontas das duas garupas pequenas, em que se encontram a casa do retireiro da ESTANCIA DO COQUEIRO (garupa ao N. do POSTO — Carta 1/30.000) e diversas árvores isoladas (garupa a N. E. de CYRILLO). Aquela minúscula garupa do CYRILLO, portanto, onde parece ter se estabelecido, mais ou menos, o centro do dispositivo argentino (o 5.º Batalhão, enquadrado pela artilharia), acha-se, naturalmente defendida, em particular, pelas direcções das garupas ao N., que apontam para S. E. e facilitavam, na época, as cargas da cavalaria, contra o inimigo que transpusesse a sanga e marchasse de um e outro lado da antiga estrada para CACEQUI.

Ao S., a grande garupa da ESTANCIA DO COQUEIRO (POSTO), ocupada pela cavalaria de *Lavalleja*, orientava, tanto pelas linhas do terreno como pelas pastagens livres na sanga, as cargas dos cavaleiros orientais contra o flanco esquerdo do dispositivo do Exército Imperial, na coxilha fronteira.

Além disso a sanga do BARRO NEGRO, que separa as duas coxilhas, está mais afastada da coxilha de Oeste (posição argentina) do que da coxilha de Este (posição brasileira). Isso proporcionava, em 1827, uma grande vantagem à cavalaria, pelo espaço que lhe concedia, para suas manobras, para seus movimentos, dentro da própria posição e contra um inimigo que se atrevesse a passar a sanga, para atacar. A direcção das garupas e os seus lançantes favoráveis às cargas completavam as vantagens que a cavalaria poderia tirar da posição ocupada pelos argentinos, no dia 10 de Fevereiro.

Sob o ponto de vista operacional, portanto, poderemos concluir que a posição argentina

— para uma *defensiva*, era excelente. Disponha de ótimos observatórios e campos de tiro. A cavalaria encontrava espaço livre suficiente para seus contra-ataques a Oeste da sanga, e o atacante teria dificuldade, e arriscaria bastante, em se fazer acompanhar da artilharia, no terreno, além do fosso. Era uma posição realmente vantajosa a um exército em que primasse a cavalaria e que tivesse a intenção de tomar a defensiva. Os contra-ataques de *Laguna*, inicialmente, e de *Brandesen* depois, e a falta de apoio da artilharia brasileira à Divisão BARRETO, após a passagem da sanga, confirmam essa primeira conclusão;

— para uma *acção decisiva*, era inadequada. A situação da sanga, muito próxima da posição brasileira, tirava à arma principal dos argentinos, a cavalaria, a vantagem da mobilidade, obrigando-a a diminuir a velocidade para transpôr o fosso, à vista e quase à distância de fogo do defensor situado na coxilha fronteira. Os ataques

fracassados de *Lavalleja* e *Zufriategui* contra a Divisão CALLADO demonstram a verdade contida na segunda conclusão;

— para uma eventual *retirada*, era péssima. De facto, em caso de revés, só restaria a ALVEAR uma saída próxima, a do PASSO DO ROSÁRIO. A tentativa malograda de passagem do rio, na tarde de 19, comprova o acerto dessa terceira conclusão.

Em última análise, essas conclusões reforçam o desmentido à afirmativa argentina, a respeito da escolha prévia do campo de batalha. Realmente, se ALVEAR atraíu BARBACENA para um campo de batalha adrede escolhido, onde pretendia atacar e bater o exército imperial, a posição em que desdobrou o seu exército no dia 20 de Fevereiro não era a que mais correspondia aos seus projectos e aos seus desejos. Se a derrota não coroou seus planos, não foi por ter agido corretamente; foi, antes, pela inépcia ou pelos desacertos cometidos pelo adversário, como veremos a seguir.

A coxilha que serviu de posição ao exército brasileiro é orientada na direcção S.-S.O. e as pontas da garupa do extremo sul como que parecem tentar envolver a extremidade da grande garupa fronteira, onde se desdobrou a cavalaria de *Lavalleja*.

Realmente, para os meios e armamentos da época, a posição era dividida em duas partes distintas, separadas pela proeminência da cota 130. Uma tropa que se dispusesse, na defensiva na parte sul teria de ficar voltada, naturalmente, na direcção geral de S. O., para não ser envolvida por ataques inimigos que seriam canalizados na direcção de S. E., pelas passagens da sanga, a cavaleiro da primitiva estrada para S. GABRIEL. E a pequena largura da garupa ainda obrigaria essa tropa a um desenvolvimento em contra-encosta. O dispositivo de defesa faria assim um ângulo agudo em relação à sanga. Ao norte, ao contrário, o dispositivo seria perpendicular à direcção de ataque do inimigo, ou aproximadamente paralelo à sanga.

É essencial ressaltar aqui a situação da sanga em relação à coxilha ocupada, no dia 20, pelo exército brasileiro. Enquanto a posição argentina distava de 600 a 800 metros da sanga, essa, na parte norte da posição brasileira, na região da passagem da antiga estrada de CACEQUI, ficava ao alcance das armas de uma infantaria desenvolvida a meia encosta. A proximidade da sanga da posição brasileira dava-lhe a vantagem de bater eficazmente o fosso com as armas da infantaria e artilharia. Além disto, a cavalaria inimiga não somente perderia a sua principal característica de mobilidade, ao transpôr a sanga, como ainda não teria espaço suficiente para se desenvolver e atacar, assim que a atravessasse para a margem Este.

Quanto à parte sul da posição, embora as passagens da sanga estivessem um pouco afastadas e permitissem, assim, o desembocar e o desenvolvimento do inimigo, é preciso considerar também a des-

vantagem que esse levaria ao desferir um ataque com o flanco esquerdo exposto, tendo ao norte o adversário em situação dominante e ao sul o banhado traiçoeiro do ARROIO IMBARÉ ou ITUZAINGÓ.

Nestas condições, ressalta claro do estudo do terreno feito que a coxilha a Este da sanga do BARRO NEGRO era francamente favorável a um exército em que predominasse a arma de infantaria.

Finalmente, as duas posições equivaliam-se, no que concerne a domínio de vistas e campo de tiro para a artilharia. Enquanto a cota 130 de CYRILLO tinha certo domínio sobre a parte norte da posição brasileira, a cota 130 existente na coxilha ocupada pelos imperiais dominava, por sua vez, a parte sul da posição argentina.

Sob o ponto de vista operacional, poderemos concluir também, depois dessa análise, que a posição brasileira :

— para uma defensiva, era magnífica. Possuía bons observatórios e excelentes campos de tiro e um fosso ou obstáculo ao alcance de suas armas. O receio demonstrado pelos platinos em atravessarem a sanga e a distância em que foram mantidos em respeito pela Divisão BARRETO, ao norte; os ataques ou cargas repellidos com pesadas baixas inimigas pela Divisão CALLADO, ao sul, mostram as vantagens oferecidas pelo terreno, no aspecto encarado, e no caso de uma defesa metódica e bem conduzida;

— para uma *acção ofensiva*, era satisfatória. A distância da sanga à posição ocupada pelos argentinos (600 metros, em média), permitia aos brasileiros atravessarem o fosso, livre dos fogos da infantaria inimiga; dava-lhes espaço para desenvolverem sua infantaria e até sua cavalaria; apenas a artilharia teria de apoiar deficientemente a infantaria da margem Este, não pela dificuldade de transpor a sanga, como pelo risco que poderia correr se passasse para a margem inimiga. Ao sul, uma cavalaria que atacasse a cavaleiro da estrada velha para S. GABRIEL, seria, naturalmente, pelas próprias linhas do terreno, orientada para o flanco direito do dispositivo platino, envolvendo-o. A acção da Divisão BARRETO, que conseguiu atravessar a sanga e manter um combate sob certo aspecto favorável às armas brasileiras, e a posição inicial da Brigada Ligeira do *Marechal Abreu*, ameaçando o flanco direito de LAVALLEJA, confirmam o acerto da proposição. Uma acção ofensiva, entretanto, é bom frisar, exige, pelo menos, superioridade de meios para que possa ter probabilidade de êxito;

— para uma *retirada* possível, era muito favorável. A posição brasileira cobria duas linhas de retirada eventuais : a que conduzia a S. GABRIEL, por onde viera BARBACENA, e a que levava ao PASSO DO CACEQUÍ, por onde marchara, na véspera, ALVEAR. Ambas estavam desembaraçadas, e, na direcção da última, PASSO DO CACEQUÍ, havia possibilidade de receberem os imperiais o re-

forço da Brigada Ligeira de *Bento Manoel*, se esse chefe houvesse marchado no encalço dos argentinos, após o combate do PASSO DO UMBÚ.

Depois dêsse estudo analítico e comparativo surge, inevitavelmente uma pergunta : se a tropa brasileira era boa e a posição que occupou no dia da batalha sob certos aspectos superava mesmo a do inimigo, por que sofremos o desastre de 20 de Fevereiro de 1827 ?

A falta absoluta de informações do inimigo; o erro grave de apreciação da situação do exército argentino, considerado em fuga e com uma grande parte de seu efectivo na outra margem do rio SANTA MARIA; a falta de coordenação ou mesmo ausência de commando durante os combates isolados travados pelas duas Divisões imperiais; o não aproveitamento das características do terreno, e, finalmente, os erros tácticos cometidos explicam e justificam o desastre sofrido pelas nossas armas nessa célebre Batalha do PASSO DO ROSARIO.

Em Agosto de 1854, o então *Marquês de Caxias*, respondendo a um questionário organizado pelo Instituto Histórico do Rio de Janeiro, emittiu sua abalizada opinião acerca das posições argentina e brasileira e do resultado da batalha. Isso muito concorreu para levantar novas dúvidas e alimentar mais uma vez a discussão em torno de tão debatido assunto. Afora, entretanto, o conceito errôneo que perfilhou e difundiu, relativamente à escolha prévia do campo de batalha, por ALVEAR, fruto de informações capciosas que lhe haviam prestado officiaes argentinos e orientais, a sua conclusão sobre a attitude a ser guardada pelo exército de BARBACENA, a 20 de Fevereiro de 1827, está inteiramente confirmada pelo estudo analítico do terreno.

Em resposta ao terceiro quesito "Quais os accidentes do terreno em que pelejaram os dois exércitos e a qual deles mais favoreciam?", o então *Marquês de Caxias*, escreveu :

"A posição em que se achava o exército argentino, tendo sido de antemão escolhida, forçosamente devia ser muito mais favorável a este do que aquella que deixou de ser occupada pelo exército brasileiro

O terreno que occupava o inimigo era mais próprio às operações de cavalaria que às da infantaria, e dominava o que era occupado pelo exército brasileiro. Havia além disto, entre ambos, uma sanga ou fosso enxuto, que só dava passagem à cavalaria, em poucos lugares. Aquele dos dois exércitos que a tivesse de transpôr, teria dupla vantagem, ao atacar ou ao ter que se retirar.

O nosso General em chefe, não attendendo às circunstâncias da superioridade de forças e vantagem da posição em que estava collocado o exército argentino, tomou a offensiva, quando, à vista do exposto, deveria, a meu ver, guardar a defensiva."

O PROBLEMA DANUBIANO

JEAN CHARDONNET

Traduzido da "Revue de Défense Nationale",
de agosto de 1946, pelo Capitão CARLOS DE
MEIRA MATTOS.

Si existe, depois do problema alemão, uma questão a preocupar a opinião internacional, está tem sido durante 27 anos o problema danubiano. Unificada até a Primeira Grande Guerra nas mãos do império áustro-húngaro, a Europa danubiana formava um só organismo económico e um grande sistema político ao qual aderiram os pequenos estados satélites: Rumania, Bulgária e Sérvia. Esta unidade, baseada em fatores geográficos os mais elementares, como seja união danubiana, realizada nos caracteres essencialmente elementares da sua economia, foi rompida em 1918-1919. O brilho político do império áustro-húngaro criou este amálgama de pequenos estados que da Áustria à Rumania confinam com o Danubio e se limitam no seu vale; este fato histórico, devido a explosão de rancores nacionais, durante muito tempo comprimidos e reprimidos pela violência, manifestou-se contrário á natureza. A necessidade da unidade, si não se revelou rapidamente aos principais países danubianos interessados, logo tornou-se clara aos estadistas das grandes potências ocidentais. O problema danubiano se resume na procura da unidade perdida. Varias soluções têm sido propostas: até 1933, ensaiou-se pela persuasão conduzir os estados danubianos a realizar uma espécie de federalismo económico; de 1933 a 1944, a Alemanha conseguiu pouco a pouco impor sua própria solução, isto é a unificação em seu proveito; depois de 1945 a herança germânica foi recolhida pela União Soviética que reconstruiu sob sua égide a unidade danubiana. O problema do Danubio está atualmente na sua terceira fase; resta saber se conseguirá a Rússia construir uma Europa danubiana coerente e quais as forças que a ela tentarão se opor.

*
* *

A U.R.S.S. E OS PAÍSES DANUBIANOS DEPOIS DE 1944

Adivinha-se facilmente quais os móveis da política soviética na Europa danubiana; entre 1918 e 1939 a Rússia esteve praticamente

afastada do espaço danubiano pertencente à zona de influência franco-britânica, e depois germânica, pois a bacia do Danúbio não tinha sinão insignificantes ligações políticas e económicas com a Rússia. O exemplo da Iugoslávia é evidente: não tinha ligações diplomáticas com Moscú e apenas 5% de seu comércio exterior era feito com a URSS. A Rússia era totalmente estranha à navegação danubiana, apesar da sua posição territorial e económica predominante sobre as praias do mar do Norte: não participava nem da Comissão Internacional que regulava a navegação até Braïba, nem da Comissão Europeia que a controlava desde o setor marítimo de Braïba até o mar.

Entretanto, sobre o taboleiro diplomático mundial, a Europa Central tinha uma missão anti-soviética a cumprir: os países da Europa danubiana e a Polónia constituíam o famoso *cordão sanitário* destinado a barrar o acesso do bolchevismo triunfante a leste, aos



O Império áustro-húngaro, dissolvido em 1918, reunia num mesmo organismo político e económico as nações danubianas. O Danúbio antes de encontrar sua foz no mar Negro banha com suas águas seis países: Áustria, Hungria, Tchecoslováquia, Roménia, Iugoslávia e Bulgária — criando um todo identificado pelo mesmo interesse económico.

países ocidentais. Quando sob a influência política da Alemanha tornaram-se uma base de partida para a conquista das grandes plantações de trigo da Ucrânia, ideal supremo do "Mein Kampf", e alguns dentre eles, como a Ruthenia, foram o teatro das intrigas diplomáticas alemãs destinadas a criar o separatismo ucraniano.

RAZÃO ECONÓMICA. RAZÃO POLITICA

Evitar a todo preço qualquer utilização futura dos países danubianos contra a Rússia é sem dúvida uma das maiores preocupações da política soviética e a razão pela qual ela os coloca dentro de sua "zona de segurança".

Eventualmente a razão económica interpreta o mesmo papel já representado para a Alemanha. A Europa danubiana possui uma das mais ricas plantações de cereais do continente, podendo dar assim a uma grande potência moderna aos esforços de reconstrução de um país flagelado, um poderoso apoio, fornecendo-lhe matéria prima para a indústria e produtos manufaturados: petróleo rumeno; cobre e outros metais ferruginosos iugoslavos; bauxita húngara; urânio de Jachymow (na Bohemia); produção siderúrgica e metalúrgica na Bohemia e Áustria.

Ora, depois de 1944, as condições para o estabelecimento da influência soviética sobre a Europa danubiana tornaram-se muito favoráveis: a Rússia é a grande vencedora da guerra de leste, libertou os países eslavos oprimidos e, graças a ela, o velho sonho do pan-eslavismo poderá tomar consistência política: — não foi o próprio Presidente do Conselho da Polónia que a 4 de julho de 1945 sublinhou num discurso altissonante a necessidade de um "bloco de nações eslavas"? E a declaração da "frente patriótica búlgara" de 1.º de julho de 1945 é bem clara: "A união (eslava) é a condição preliminar para o estabelecimento de relações amigáveis entre todos os povos democráticos dos Balcãs e de toda a Europa em geral". Dentro de um ponto de vista mais material, e também mais eficaz, o Exército Vermelho ocupou progressivamente depois de 1944, um após outro, todos os países danubianos, até a Áustria, chegando às portas do Linz.

Existem entretanto certas diferenças entre a política alemã no Danúbio até 1944 e a dos soviéticos depois dessa data. A Rússia não procurou realizar anexações para aumentar sua zona de influência, contentou-se em obter de dois países danubianos concessões territoriais bastante secundárias, uma das quais não sem retribuição: recuperou a Bessarabia, russa até 1918, e anexou a Bukovina do Norte, austríaca até a mesma data. Eis o objeto do artigo 4 da con-

venção do armistício soviético-rumeno, de 13 de setembro de 1944, que estipulou o restabelecimento da fronteira de 28 de junho de 1940 entre a URSS e a Rumania, e da recente Conferência de Paris que tornou essa decisão provisória; em troca, é verdade, a Rumania retornou a Transilvânia. A outra anexação foi realizada às expensas da Tchecoslováquia: o acordo de 28 de junho de 1945 entregou à Rússia o antigo território austriaco, depois tcheco, da Rússia Sub-Carpática.

Em troca a Rússia procurou assentar solidamente sua influência nos países do Danúbio, por meio de duas séries de processos que já haviam utilizado os alemães: político-militares e econômicos. Utilizando sucessivamente estes métodos e insistindo agora cada vez mais, sobre o segundo, a Rússia conquistou um lugar preponderante no espaço danubiano, que se encontra agora além da "cortina de ferro" de que falou Churchill. Não se conhece em todos os seus meandros as sinuosidades e os detalhes dessa política hábil e eficaz; à luz de informações objetivas e se afastando o que pode se prestar a uma polémica inútil e estéril, tentaremos fazer uma reconstituição.

*
* *
*

A INFLUÊNCIA POLÍTICA DA URSS NOS PAÍSES DO DANÚBIO

A Rússia a princípio reuniu em sua volta a totalidade dos países danubianos, seja a eles se associando por alianças, ou impondo-lhes convenções de armistício, segundo fossem amigos ou inimigos. Os tratados tcheco-soviético de 12 de dezembro de 1943 e soviético-iugoslavo de 11 de abril de 1945 são dois instrumentos diplomáticos concebidos em termos mais ou menos idênticos e estabelecem por 20 anos uma cláusula de assistência mútua, em caso de uma nova agressão alemã, contra um dos dois signatários; os dois tratados interdizem aos que os assinaram de participar de uma coalizão ou de concluir aliança hostil à outra parte; estabelecem, enfim, o princípio de colaboração amigável. O artigo 1 do tratado tcheco-soviético fala de uma "política de amizade perpétua e de colaboração amigável no após guerra", fórmula que reproduz quasi ao pé da letra o tratado soviético-iugoslavo.

Com os países vencidos, as relações da URSS foram fixadas por três convenções de armistício cujas cláusulas mais ou menos idênticas foram impostas à Rumania, em 13 de setembro de 1944, à Bulgária em 28 de outubro de 1944, e à Hungria em 21 de janeiro de 1945. Elas prescrevem o controle militar total da Hungria, Bulga-

ria e Rumania pelo Exército soviético; estipulam mesmo, que, as forças armadas não desmobilizadas desses três países devem ficar sob o comando do Exército Vermelho, ao lado do qual todavia, já algumas haviam combatido até à Áustria. Ainda mais, a soberania dos países vencidos não poderia ser restabelecida sinão de forma incompleta no futuro e à medida dos progressos das operações militares; efetivamente, estava expresso com clareza no armistício que as autoridades civis nacionais deviam "seguir a orientação do comando aliado soviético para a execução do presente armistício", e uma comissão de controle, presidida por um delegado russo, ficava em cada país encarregada de assegurar a sua execução.

*
* *

Na prática, os tratados e as convenções são reforçados por Partidos Comunistas ativos e pela boa vontade de varios governos do Danubio. Na Europa danubiana, os comunistas parecem, depois de 1941-1942, haver constituido a ala avançada da resistência, para o que tiveram a habilidade de se apresentar não como um partido internacional, mas como a reunião de verdadeiros patriotas em luta contra o nazismo provisoriamente triunfante; uma série de "frentes patrióticas e nacionais" foram assim fundadas, não sendo positivamente comunistas, mas das quais o Partido Comunista assegurava as rédeas do comando.

É na Iugoslavia que a posição dos comunistas aparenta ser a mais poderosa. Em consequência da desagregação dos 7 outros partidos iugoslavos eles assumiram a direção da luta e criaram a "frente de libertação nacional"; forneceram ao governo de... "união nacional" do marechal Tito, grande parte dos funcionários administrativos; eles controlam especialmente as pastas do Interior e de Relações Exteriores. As eleições de 14 de novembro de 1945, nas quais a oposição não tomou parte, deram grande maioria à frente da libertação iugoslava — 6.725.000 votos, isto é 90% dos sufrágios —, em Belgrado tiveram 81% dos votos e em Zagreb 88%.

É igualmente para a URSS que se volta a Tchecoslovaquia; é verdade que os comunistas não ocupavam até as eleições de maio de 1946, mais do que 1/3 das pastas ministeriais, mas a sua presença no Ministério do sr. Fierlinger, em abril de 1945, foi uma novidade, e eles já dispunham de duas pastas importantes, Interior e Guerra. Nas eleições de 26 de maio de 1946 o Partido Comunista teve ... 2.695.915 votos sobre 7.000.000 de eleitores inscritos, e na Boêmia-Morávia mesmo, conseguiu 40,17% dos sufrágios. O sr. Benes não fez mistério da intenção de orientar para a Russia a política

tchecoslovaca; a declaração de março de 1945 do novo governo é explícita: "o governo terá como linha diretriz inquebrantável na política exterior tchecoslovaca a mais estreita aliança com a maior potência vitoriosa de leste. O tratado soviético-tchecoslovaco de assistência mútua, de amizade e colaboração no pós-guerra, concluído a 12 de dezembro de 1943, determinará no futuro a política de nosso Estado".

Nos países satélites vencidos o poder foi conquistado depois da derrota alemã, por governos anti-fascistas favoráveis à URSS, ainda que os comunistas não tivessem a maioria. Na Rumania onde as eleições ainda não se realizaram o governo do sr. Grozêa conta com numerosos nacionais-democratas, mas os comunistas detêm quatro ministérios. Na Bulgária a "frente da pátria" colocou no poder o sr. Gueor Guiev que apelou para os comunistas a fim de constituir seu ministério. Nas eleições de 18 de novembro de 1945 a "frente da pátria" teve 75% dos votos e fez eleger os seus 276 candidatos em virtude da abstenção da oposição, e o sr. Gueor Guiev tinha desde 1944 fixado a política de seu país: "cordial amizade com a URSS e eterna amizade com o povo russo". Na Hungria, enfim, uma "frente nacional húngara de independência" foi criada, e se o governo de Niklôs, que a representava foi varrido pelas eleições de 4 de novembro de 1945, parece, por diversos indícios, que este país não poudesse desvencilhar da influência soviética: os comunistas apesar de derrotados conseguiram no novo governo do sr. Tildy tres pastas.

Força dos partidos comunistas que ascenderam ao poder pelo esfacelamento das frentes políticas patrióticas ou nacionais, presença nos governos danubianos tanto com uma forte maioria comunista ou com uma autoritária minoria, controle das pastas ministeriais importantes como a do Interior e a da Guerra, maiorias maciças muitas vezes obtidas pelos comunistas nas eleições (é verdade que com a abstenção frequente da oposição especialmente na Iugoslavia e na Bulgária), tais são as bases de que dispõe a URSS para estender sobre a Europa danubiana sua influência política. Ainda é muito cedo para se dizer si esta mudança de destinos corresponde às aspirações profundas dos povos do Danubio; muitas incertezas pesam ainda sobre a situação e a chave do problema não está no próprio Danubio.

Há somente um país sobre o qual até agora não se fez menção: é a Áustria, ainda que ela tenha sido em parte libertada pelos soviéticos e que eles tenham suscitado o governo do sr. Renner, não parece que a Rússia tenha conseguido estender ali a mesma política. Deste estado de coisas, a declaração de Moscou de 1943 pôde fazer prognósticos; comportava da parte da Grã Bretanha, dos Estados Unidos e da URSS a promessa de restabelecer a independência da Áus-

tria, mas não entrava em questão nem a da Hungria, nem a dos outros Estados danubianos, nem a da Polónia. Esta citação e este silêncio pareciam desde 1943, implicar duas consequências e autorizar duas conclusões: a URSS reservava-se a regulamentação da situação advinda da guerra em todos os países danubianos considerados mais ou menos como uma "presa retida", excluindo-se a Áustria; de outro lado considerava-se que a sorte da Áustria interessava ao mesmo tempo às três potências signatárias do "acordo de Moscovo" e que por isso escaparia a uma exclusividade; foi o que se confirmou, dada a ocupação conjunta do território austríaco. Assim, se precisou repartir a Áustria, a URSS não parece disposta a encurtar a ocupação militar e a presença do Exército soviético ao longo de todo o curso do Danúbio, do mar do Norte até às portas de Linz, só pôde reforçar a influência política da potência ocupante. A Alemanha a princípio procurou conquistar económica e pacificamente o espaço danubiano; em seguida, anexou-o politicamente ao seu sistema de alianças e de influências. As vicissitudes da guerra dando lugar às operações militares e confiando poder aos homens que haviam trabalhado para libertar seu país, conferiram à URSS uma incontestável e exclusiva influência política à qual somente a Áustria escapou. Mas a URSS conhece muito bem a fragilidade das organizações unicamente políticas e por isso quiz reforçá-las por poderosos meios económicos.



A PENETRAÇÃO ECONÓMICA DA URSS NA EUROPA DANUBIANA

Não seria verdade dizer-se que a União Soviética procurou nortear a economia dos países do Danúbio pela sua. Cada país ficou livre, ao que parece, para decidir as nacionalizações que julgasse necessárias como, por exemplo, a da siderurgia na Tchecoslováquia. Quanto às reformas agrárias, ainda que profundas, não visavam a uma colectivização da terra, à criação de explorações coletivas sobre o modelo soviético do Sovkhoze e do Kolkhoze, mas tendiam a reforçar uma pequena democracia rural; no geral o Estado desapropriou os grandes proprietários e constituiu um fundo agrário que reparte em seguida para pequenas explorações entre os lavradores não proprietários; na Rumania expropriaram-se os proprietários de mais de 50 hectares, que em seguida foram repartidos em lotes de 5 hectares, ficando os beneficiários livres de onus durante um prazo de 10 a 20 anos; na Hungria os domínios de mais de 114 hectares sofreram a mesma medida exceptuando-se as propriedades pertencentes aos patriotas aos quais era permitido possuir até 171 hectares. De fato não

foi revolucionando a vida económica da Europa danubiana que a URSS procurou controlar toda a economia.

Os três meios que ela empregou para esse fim são, o controle económico do país vencido, a participação no desenvolvimento económico dos países do Danubio e o controle exclusivo da navegação danubiana. As convenções de armistício a princípio permitiram à URSS absorver todo o comércio danubiano, ao fixar reparações muito elevadas. O artigo 12 do armistício rumeno-soviético fixa em 300.000.000 de dólares americanos, pagáveis em 6 anos sobre a exploração de certos meios de produção, as reparações devidas pela Rumania excluindo as relativas aos interesses privados dos aliados. Esta soma representa em "leis" em 1944, 600 bilhões de "leis" durante 6 anos; ora o comércio exterior rumeno representava em 1940, 36 bilhões de "leis" no máximo: a URSS adquiriu assim, pelas suas reparações, o controle exclusivo do comércio rumeno. Ainda mais, a mesma convenção fixava grandes quantidades de matéria prima, produtos industriais e produtos alimentares a fornecer: assim, por exemplo, após 4 meses, no fim de 1944, a Rumania já tinha entregue 50.000 toneladas de instalações petrolíferas.

O armistício com a Bulgária e o que foi concluído com a Hungria, continham as mesmas cláusulas excetuando-se algumas modificações nas cifras: assim o artigo 12 do armistício húngaro-soviético impunha a entrega, sob o título de reparações, de 300.000.000 de dólares de mercadorias, dos quais 100.000.000 à Tchecoslováquia e Iugoslávia e 200.000.000 à URSS, pagáveis em 6 anos, em materiais e produtos diversos. O pagamento das reparações em espécie colocava, por conseguinte, durante longos anos, a economia danubiana à inteira disposição da URSS.

*
* *
*

O segundo procedimento constitui um passo a mais para o completo controle; ele se decompõe em 3 operações essenciais, constatação da debacle económica dos países danubianos vencidos, oferece a assistência soviética fixando o quadro geral da colaboração económica, criando enfim, em virtude desse acordo de princípio, sociedades mistas que se estendem a todos os modos de atividades do país visado e nos quais a URSS se reserva 50% das ações. É verdade que as condições do armistício colocaram a Rumania, Bulgária e Hungria numa situação catastrófica: a Rumania por exemplo precisa entregar o material devido sob o título de reparações, reembolsar o que tinha consumido, tirado ou destruído na Rússia, na Bessarábia e na Bucovina, pagar os direitos de ocupação que se elevavam, em maio de 1945, a 227.000.000 de "leis". A crise financeira tornou-se ter-

rível, tão terrível que a própria Rússia se viu forçada a aceitar uma redução nos pagamentos de 1.000.000.000 de "leis" para 100.000.000 medida tardia que não conseguiu entrar nem a depreciação da moeda, nem uma terrível inflação. Nesta ocasião a URSS propôs sua ajuda e um acordo de "colaboração" económica foi concluído a 8 de maio de 1945: este prevê a "participação do capital e da assistência técnica russa para a intensificação da actividade económica na Rumania"; esta participação deve se estender a todos os domínios agrícola, alimentar, petrolífero, siderúrgico, aos transportes marítimos, fluviais, ferroviários e aéreos e até aos institutos financeiros; está previsto que uma sociedade soviético-rumeno será fundada "para o desenvolvimento da agricultura", uma outra para a "exploração e o comércio do petróleo" com 50% de ações para cada país. Este era o quadro teórico; é bem difícil saber a que ponto ele começou a ser posto em prática, pois as informações são raras e imprecisas, quando não sujeitas à censura ou deformadas; é provável que muitas sociedades mistas já estejam creadas: uma mensagem de Bucarest, datada de 22 de março de 1946, anunciava, por exemplo "que uma nova sociedade rumeno-soviética tinha sido creada, a sociedade florestal Suvromlemlu cuja missão é a exploração científica dos recursos florestais rumenos com a participação de técnicos soviéticos. Seguindo o exemplo soviético a Rumania estudaria um plano quinquenal.

A Hungria encontra-se presa à mesma alternativa: a falência ou a colaboração com os soviéticos. A crise económica apresenta sensibilidade bem maior que na Rumania: "chômage" maciço, transportes desorganizados, indústrias paradas e inflação cada dia maior que impoz uma mudança de moeda, esses resultados económicos e sociais da guerra já haviam levado a Rússia a emprestar 31.000.000 de dólares à Hungria. Ainda mais, o acordo económico húngaro-soviético, de 21 de setembro de 1945, aplicou à Hungria as mesmas disposições que à Rumania. Este tratado prevê que a URSS terá uma participação de 50% na economia húngara; sociedades mixtas serão creadas cujas ações serão repartidas meio a meio entre os governos magyar e soviético e um banco mixto será fundado. O acordo também decide que um esforço económico importante seja feito na Hungria para dotar o país de grandes indústrias e de poderosos meios de transportes modernos: fundação de novas usinas, desenvolvimento das explorações petrolíferas, criação de novas refinarias, de centrais eléctricas, desenvolvimento da navegação sobre o Danúbio e a TISZA, de linhas aéreas, serviços rodoviários e ferroviários. A realização desses vastos projetos estão sendo feitos. Dois acordos foram assinados em Budapeste em 30 de março de 1946: um cria uma sociedade aérea mixta, à disposição da qual o Exército Vermelho põe os

aerodromos requisitados, que utiliza aparelhos retirados da frota aérea civil da Rússia e que vai estabelecer ligações regulares entre as capitais danubianas e Moscou. A sociedade mixta de navegação foi criada pelo segundo acordo de 30 de março e concerne à navegação sobre o Danubio, o Tisza e o lago Balaton; a Rússia põe à sua disposição 28 navios, 25 rebocadores, 4 navios tanques, 1 vapor de passageiros, destinados antes de tudo ao serviço e ao reabastecimento de Budapest. Si acrescentarmos que a URSS deixou à Hungria, locomotivas e vagões húngaros encontrados na Rússia, e que a ligação ferroviária entre Budapest e Moscou está sendo estudada, veremos que todo o sistema de transporte húngaro é controlado pela URSS. Alguns dias mais tarde, em abril de 1946, dois novos acordos foram assinados em Budapest prevendo igualmente a fundação de novas sociedades mixtas. O acordo sobre o petróleo decide a criação de duas sociedades mixtas, uma para explorar os campos petrolíferos da margem esquerda do Danubio, e outra para a industrialização do petróleo bruto. O acordo sobre a bauxita e o alumínio decide primeiro a formação de uma sociedade mixta, em seguida o aumento da produção húngara de bauxita, que deve se elevar a 400.000 toneladas em 1946, a 500.000 em 1947 e a 700.000 em 1948. A URSS penetra em todos os setores industriais capazes de interessá-la, porque completam suas próprias capacidades e reservas.

A ausência de informações dignas de fé não permite dizer-se até que ponto o mesmo sistema foi posto em prática na Iugoslavia, na Tchecoslováquia e na Áustria. Soube-se, em maio de 1946, que a Rússia experimentaria igualmente sociedades mixtas austro-soviéticas para a navegação danubiana e exploração do petróleo austriaco. A Tchecoslováquia, de seu lado, fez um apelo à Rússia, para vencer suas dificuldades económicas, enviou a Moscou seu Ministro de Indústrias e decidiu participar da realização de um grande plano quinquenal soviético: eis, enfim, a esse respeito, as declarações que fez o Presidente do Conselho Tchecoslovaco, em fevereiro de 1946: "não nos queremos limitar a relações comerciais do acaso com a nossa grande vizinha de leste. A URSS pode nos dizer o que ela precisa para o seu próximo plano de 5 anos. Nós esperamos que se trate de produtos de nossa indústria. Para o desenvolvimento do plano quinquenal nós poderemos obter da URSS encomendas que realizaremos durante os 5 próximos anos. E é dentro deste espírito que esperamos concluir um acordo com a União Soviética".

*
* *
*

Para conduzir este acúmulo de convenções era necessário que a URSS dispusesse livremente do Danubio; ela adquiriu o controle

exclusivo da navegação danubiana. As sociedades mixtas de navegação criadas sob a sua orientação foram o primeiro passo para adquiri-la; a re-anexação da Bessarabia assegurou-lhe o acesso sobre as bocas do Danubio e ela expoz claramente a Londres, em setembro de 1945, sua opposição a toda a internacionalização do grande rio. Enfim, a Rússia adquiriu quasi a totalidade da frota danubiana: os armistícios com a Rumania, Hungria e Bulgaria impunham a entrega dos navios alemães e a URSS monopolizou assim a frota de navios tanques que transportavam o petróleo rumeno; também os navios pluviais da Hungria, Bulgaria e Rumania, foram confiscados ou requisitados pela URSS, ou colocados numa sociedade de navegação da qual a Rússia possui a metade das ações. Isto significa uma tonelagem considerável: somente a frota rumena do Danubio possuía em 1943, 544 navios cargueiros perfazendo 500.000 toneladas. 95 rebocadores, 99 navios cisternas representando 40.000 toneladas e 23 navios de passageiros. A URSS adquiriu o monopólio da navegação danubiana.

Procura-se em vão o que tal política pode deixar à improvisação ou ao acaso. Levada por mãos de mestres, tirando partido das lições do passado, dos fracassos em particular, ela parece assegurar à URSS uma influência política e económica exclusiva sobre a Europa danubiana. Isto posto, o problema do Danubio se apresenta atualmente da maneira seguinte: os aliados anglo-americanos da URSS irão se resignar ao que alguns consideram como fatal consequência da guerra, ou irão, ao contrário, procurar reconquistar as posições morais, económicas e políticas perdidas de Praga a Bucarest, e de Viena a Belgrado? Neste caso de que meios dispõem para levantar uma barreira e para reconquistar terreno? Pois sendo a segunda alternativa a verdadeira, vê-se igualmente a que ponto o problema do Danubio está atualmente no centro das preocupações diplomáticas do mundo revolucionado pela guerra e aterrado pelas dificuldades da paz.

O PROBLEMA DANUBIANO EM 1946

Em presença desta política de unificação sob a égide da União Soviética, pode-se entrever dois aspectos do problema danubiano dado a forma que ele se apresenta atualmente; os países danubianos aceitarão a hegemonia soviética? As grandes potências ocidentais, Grã Bretanha e E.E.UU. aceitarão que a cortina de ferro continue estendida próximo de Viena?

Ainda que seja atualmente impossível dar-se uma resposta exata à primeira questão, vários indícios tendem a fazer crer que a ideologia e os métodos soviéticos não são universalmente admitidos nos países danubianos. A resistência manifestou-se sob diversas formas; se em certos países, a oposição não participou das eleições legislativas, em muitos outros, os partidos que não obedecem aos soviéticos revelaram sua importância numérica, admirando, às vezes, os observadores estrangeiros. As eleições húngaras e austríacas, de 4 e 25 de novembro de 1945, foram a este respeito significativas: na Hungria o partido comunista só teve 14% dos votos, na Áustria, 7%; a maioria absoluta — 58% — votou, na Hungria, no partido conservador dos pequenos proprietários que tomou a direção do governo, na Áustria os católicos populares conseguiram maioria absoluta com 84 cadeiras, melhorando o resultado das últimas eleições livres, as de 1930, que lhes havia dado 66 cadeiras sobre 163, ainda que os socialistas sustentem a mesma posição eleitoral e um mesmo número de cadeiras parlamentares que há 15 anos; note-se que este resultado foi obtido quando no governo Renner um comunista, Honner, ocupava o ministério do Interior.

O partido comunista fez evidentemente grandes progressos na Tchecoslováquia: a eleição de setembro de 1945 para os comitês municipais marcaram o avanço dos comunistas, mas não a derrocada dos outros partidos, como se havia prognosticado: nessas eleições, somente por duas cadeiras de diferença os nacionais socialistas do sr. Benes perderam para os comunistas. Nas eleições de 26 de maio de 1946 os comunistas tiveram 40% dos votos, tornando-se o partido mais numeroso, mas não conseguiram a maioria absoluta. Com sorte mais ou menos brilhante a oposição anti-soviética demonstrou sua resistência aos comunistas por meio das eleições legislativas.

Noutros países a oposição anti-comunista não dispõe desse meio de expressão, que parecia interdizer-lhes as disposições legislativas em vigor pelas eleições. A oposição traduziu-se pela recusa em participar do governo. Assim na Bulgária a lei eleitoral permite retirar do eleitorado "toda a pessoa de idéias fascistas"; os sociais democratas, os agrários e os radicais decidiram não votar; os observadores norte-americanos prognosticaram que em outras condições os agrários teriam obtido uma forte maioria, mas a oposição, afastada da Assembleia, recusou-se a aceitar as condições que lhes queriam impor, depois da Conferência de Moscou, em dezembro de 1945; os dois líderes da oposição previstos para participar do Ministério recusaram-se porque as suas condições não foram aceitas. A mesma resistência deu-se na Rumania, onde as eleições ainda não se realizaram. Na Iugoslávia, mesmo, os partidos moderados, agora reconstituídos, parecem apurar sua atitude; em agosto de 1945 assistiu-se à demissão

do vice-presidente do Conselho, Milan Grol; depois em outubro de 1945, três membros do partido agrário pediram demissão, especialmente o sr. Soubachich, o principal artífice dos acordos Tito-Soubachich; com ele saíram um ministro sem pasta Tohoty e o presidente do Banco Nacional. Esse o princípio de uma crise política grave, a qual não se pode saber si está ou não resolvida.

Pelas suas manifestações eleitorais, pela recusa de se associar ao poder, a oposição anti-soviética mostrou sua força, manifestando-se em países como a Hungria, ocupado totalmente pelo Exército Vermelho. Eis aí um fato político cheio de consequências para o futuro, agravando-se porque a resistência presente pode ser aumentada pelos rancores nacionais contra as amputações impostas pelos soviéticos. A perda da Bessarabia e da Bukovina foi dura para a Rumania, mesmo tendo recuperado a Transilvania; é verdade que os russos não tocaram nas velhas províncias da Moldavia e Valachia e não se mostraram vigorosos com os rumenos pela sua lentidão em concluir o armistício, pois que as condições fixadas 6 meses antes da assinatura não foram modificadas. Existe ainda o abandono de duas ricas províncias de leste e do norte, que poderá suscitar um irredentismo rumeno, fácil de ser explorado por um partido nacional. Quanto à entrega da Ucrania sub-carpática pela Tchecoslovaquia, contradiz singularmente certas declarações do sr. Benes. A perda desse pequeno país de 700.000 habitantes pode se explicar pelo desejo da URSS de recuperar todos os territórios povoados da Ucrania, mas não se poderia esquecer que o governo provisório da nova república tchecoslovaca fixou-se a princípio na Ruténia Sub-Carpática, e que antes de chegar ao seu país, o s. Benes havia declarado: "nós estamos no estrangeiro para assegurar a continuidade internacional da República; nós somos a garantia da sua existência internacional, temos em nossa posse numerosos tratados e acordos internacionais verdadeiramente preciosos. Temos todas as notas que reconhecem o governo da república unidade — e por conseguinte do território tcheco com a Slovaquia e a Ruténia — e repudiando os acordos de Múnich". Existe aí, para o futuro, uma ameaça à perenidade da influência soviética; si a enorme superioridade soviética atenua a gravidade no momento, e nos próximos meses, o apoio que os partidos nacionalistas anti-soviéticos poderão encontrar, no estrangeiro e dentro de seu próprio país, poderá criar dificuldades à URSS.

*
* *
*

Veremos agora o segundo aspecto do problema danubiano, o que passa além desses países conferindo-lhes uma gravidade internacional: ao avanço soviético sobre o Danúbio até maio de 1945, a Grã

Bretanha e os EE. UU. responderam por uma poderosa contra-ofensiva.

As grandes potências ocidentais a princípio organizaram uma sólida barragem na Áustria, em Trieste e nos Balcãs; na Áustria o Marechal Alexander impôs, em maio de 1945, a retirada das tropas iugoslavas de Corinto e a ocupação dessa província pelo Exército britânico; na Itália a pressão britânica pouco a pouco fez recuar os iugoslavos de L'Isonzo para a linha Morgan "acordo de 9 de junho de 1945". Tanto na Conferência de Londres, em setembro de 1945, como na de Paris em abril de 1946, britânicos e americanos opuseram-se tenazmente à anexação de Trieste pela Iugoslávia. Na Grécia as potências anglo-saxônicas sustentaram o governo do sr. Damaskinos depois de haverem impedido, em dezembro de 1944 a instalação de um regimen comunista. Está fóra de dúvida, enfim, que em diversas ocasiões em 1945, a Gran Bretanha e os EE. UU. deram seu apoio político mais eficaz à Turquia, dadas as exigências soviéticas que desejavam a revisão dos acordos de Montreux. Apoiados solidamente sobre este ponto de partida as potências anglo-americanas tentaram, a partir de agosto de 1945, abalar a sólida posição adquirida pela URSS na Europa danubiana. Parece que essa ofensiva se desenrolou em três fases, uma durante o fim do verão de 1945, outra de dezembro a janeiro, e a terceira durante a primavera de 1946. Em agosto de 1945, uma série de fatos testemunham uma reafirmação nítida da atitude anglo-americana. Quando em agosto o rei Miguel da România pediu às três grandes potências que o ajudassem a formar um governo verdadeiramente representativo, — demarche conhecida a 23 de agosto de 1945 —, a Gran Bretanha e os EE. UU. deram imediatamente apoio à solicitação real. Na Bulgária, uma verdadeira batalha é travada nas eleições no mesmo mês; acusava-se o sistema eleitoral de adulterar o sufrágio universal; uma cascata de notas anglo-americanas despenca então sobre o governo do sr. Gueor Guiev : em 10 de agosto os EE. UU. participam que não reconhecem o governo do sr. Gueor Guiev como representante do povo búlgaro e que não reconhecem também o governo surgido das eleições; a 21, análoga demarche do governo britânico, e em tais termos que apesar de sua moderação diplomática não deixam margem a nenhum equívoco : o governo britânico, está escrito na nota, "não pode crer que uma tal ocasião (expressão livre das opiniões livres da Bulgaria) resultará das eleições realizadas sob a legislação eleitoral bulgara atual e nas condições que existem atualmente na Bulgária. Considera que a forma dessa legislação favorece o governo no poder prejudicando seus adversários. ...O governo de Sua Magestade não saberia reconhecer o governo búlgaro formado em seguida de eleições realizadas em tais condições, como um governo democrático ou representativo". A

24 de agosto, dois dias antes da data fixada, as eleições foram adiadas. Ainda que não se fizesse notar a intervenção oficial direta nas relações entre o rei Pedro II da Iugoslávia e Tito, é no entanto digno de nota que foi de Londres que o jovem rei lançou a 8 de agosto o anátema sobre Tito: "Meu país está inteiramente sob a ditadura do regimen de Tito... Preparava-se um plebiscito recorrendo-se à força e sob o temor da organização especial de polícia "OZNA" que substituiu a Gestapo. Quanto às liberdades mencionadas no acordo (Tito-Soubachitch) são letras mortas. Uma só voz é ouvida, a do Marechal Tito e de seu regimen totalitário". Sabe-se enfim os vivos protestos que se elevaram em setembro-outubro de 1945, dos ingleses e americanos contra o acordo comercial soviético-húngaro, de setembro de 1945 (principalmente a nota americana de 13 de outubro de 1945). Esta primeira ofensiva teve somente a virtude de conquistar uma posição sem eficácia; o governo Grozea continuou em evidência na Rumania, tendo o rei Miguel se contentado em recusar-se a participar na administração do país; as eleições búlgaras realizaram-se a 18 de novembro, sem que a lei eleitoral fosse modificada nos seus fundamentos, a República Iugoslava foi proclamada a 30 de novembro de 1945 e o acordo húngaro-soviético continuou em vigor e entrou, como já vimos acima, no domínio da aplicação prática.

Um passo a mais foi dado em dezembro de 1945, si capitularam na Iugoslávia da qual reconheceram o governo, ingleses e americanos esforçaram-se na Conferência de Moscou, em dezembro de 1945, para afrouxar os tentáculos soviéticos sobre a Rumânia e a Bulgária; obtiveram em princípio que os líderes da oposição participassem do governo, — satisfação, por assim dizer platônica e que as exigências dos comunistas no poder tornaram caducos os pedidos de garantia da oposição.

As finalidades da politica americana e britânica na Europa danubiana foram, ao que parece, claramente expostas na Conferência de Paris em abril-maio de 1946; os esforços foram feitos em duas direções. É preciso dar-se a princípio, à Europa danubiana um estatuto definitivo e não manter o regimen provisório dos armistícios que regem 4 dos 6 países danubianos; a finalidade é incluir os tratados de paz, e em seguida terminar a ocupação militar que tanto pesa sobre o destino político dos países do Danubio; a resistência da URSS que recusou-se a estudar a questão austriaca e a sua relutância em evacuar a Bulgária, são a esse respeito sintomáticas. O outro objetivo dos anglo-americanos é de ordem económica, reclamam que a Europa danubiana não está alheia ao comércio internacional, que a navegação danubiana volte a ser livre, e claramente externaram sua intenção de reatar com os países danubianos as relações comerciais que com eles mantinham antes da guerra. Abalar a proeminência política da URSS

conseguindo uma redução da ocupação militar, ou mesmo suprimindo-a e reconstituindo o livre exercício das instituições democráticas, minar os privilégios económicos adquiridos pela URSS em 1945-1946, eis os fundamentos de uma grande política, da qual percebeu-se os elementos fundamentais em Paris em abril-maio de 1946.

*
* *

O problema danubiano tomou portanto em 1946 um novo aspecto: em lugar de uma discussão *regional* abrangendo a organização de uma parte da Europa, as grandes potências ficando na "ante-sala" ou sendo apenas conselheiros exteriores bem pouco escutados —, aparece uma outra questão bem mais grave que põe diretamente em choque as grandes potências: — a URSS conservará na Europa danubiana as vantagens políticas e económicas adquiridas graças à guerra? Pela amplitude dos interesses postos em jogo, pela importância dos interessados, o problema do Danubio está no centro do interesse diplomático atual; pois da maneira pela qual fôr tratado e depois resolvido, pode depender a explosão de uma nova guerra.

OPINIÕES DIVERSAS

Recuperação dos Aspirantes a Oficial da Reserva da 2.ª Classe, Incluídos na Reserva como 2.º Sargentos

1.º Sgt. LUIZ MARQUES MOREIRA

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- 1 — Os Aspirantes a Oficial R-2 estão sujeitos, como complemento de sua formação, a uma revisão dos seus conhecimentos militares, segundo as disposições estipuladas no Decreto n.º 4271, de 17.IV.1942 (B. E. n.º 22/1942) e às da Portaria n.º 4930, de 1.VII.1943 (B. E. n.º 29/1943), afim de ingressarem, definitivamente, no oficialato da reserva.

Esse aperfeiçoamento é feito nos Corpos de Tropa, em estágio remunerado, durante tres mezes. Nesse estágio procura-se também aquilatar não só o pendor dos Aspirantes a Oficial R-2 para a carreira das Armas, como as suas qualidades morais.

Findo o Período de Instrução, é organizado um processo, do qual consta uma "Folha de Aproveitamento Mensal" com os conceitos do Instrutor Chefe, sobre as diferentes disciplinas ministradas, os quais servem de base, ao Comandante da Unidade, além de suas observações próprias, para formar o seu "Juízo", e o parecer sintético expresso por um dos conceitos:

- Bom;
- Regular;
- Insuficiente.

Os Aspirantes a Oficial R-2 que obtêm os dois primeiros conceitos são promovidos ao posto imediato por proposta do Comandante da Região, depois de ser ouvida a Comissão Regional; os julgados "*insuficiente*" quando requerem sua reabilitação dentro de 60 dias (Decreto n.º 4271) após a respectiva notificação na forma do Aviso Ministerial n.º 1475, de 5. VI. 1943 (D. O. de 7. VI. 1943), são submetidos a nova verificação, pelo mesmo espaço de tempo, na tropa, porém, *sem remuneração* (Decreto acima).

No entanto, tem-se verificado o seguinte:

- a) — que nem todos os Aspirantes a Oficial R-2 atendem à chamada de convocação para o primeiro estágio;

- b) — que os julgados no primeiro estágio, com *“insuficiente”* ou não requerem o segundo estágio ou requerem-no, mas uma vez convocados, deixam de se apresentar.

Como se vê, nem todos os Aspirantes dão o devido valor ao estágio nos Corpos de Tropa, estágio esse indispensável ao seu ingresso no Quadro de Oficiais da Reserva.

Por que tal descaso, depois de terem chegado à situação de Aspirantes, o que indubitavelmente constitui a etapa mais difícil a vencer?

Por que, depois de tão longo e estênuo esforço, se desinteressam completamente pela satisfação de tal exigência, perdendo assim o direito da promoção ao posto imediato e as subseqüentes?

— Infelizmente, ao estudarmos tão importante assunto, não podemos nos furtar a admitir:

- a) — que os Aspirantes a Oficial R-2 em geral, pertencem aos Estabelecimentos de Ensino Superior. Se o estágio coincidir com as suas atividades ou férias escolares, muito que bem; se, no entanto, a convocação for feita após a terminação dos seus cursos, ou no ultimo ano deles, as desistências aparecem em grande número, visto que, formados ou quasi formados, *interessam-se muito mais pelas atividades civis* do que pelas suas promoções nos postos de oficiais da reserva e
- b) — se assim procedem, é porque aparentemente não sofrem nenhuma sanção, pois que, aos julgados sem aproveitamento na primeira ou segunda verificação, ou aos que não se apresentam para o primeiro ou segundo estágio, está apenas previsto o rebaixamento ao posto de 2.º sargento da reserva, *com a obrigação apenas de se apresentar no “Dia do Reservista”*.
- c) — quanto aos que faltam ao segundo estágio, é ainda possível que, na melhor hipótese, seja a falta motivada por encargos de família, já que este estágio é feito *sem remuneração*.
- d) — Há ainda o caso especial de Aspirantes a Oficial R-2, diplomados em Medicina, que pressupõem poderem ingressar na reserva do Serviço de Saúde, ao serem rebaixados ao posto de 2.º sargento, esquecendo-se de que disso estão inibidos, por não estar previsto o respectivo estágio.

É verdadeiramente estranhável a atitude desses Aspirantes a Oficiais R-2, pois não condiz, em absoluto, com os propósitos do Exército. Senão vejamos, algumas vantagens que o Ministério da Guerra lhes porporciona por sua legislação:

- a) — procura encaminhar aos C.P.O.R., na forma da nova Lei do Serviço Militar, os civis de maior bagagem intelectual, como se evidencia com os alunos dos Estabelecimentos de Ensino Secundário e Superior;
- b) — concede adiamento de incorporação à tropa, assegurando-lhes a matrícula nos C.P.O.R., quando matriculados em Cursos Secundários;
- c) — uma vez declarados Aspirantes a Oficial R-2, consulta seus interesses, consedendo-lhes transferência do estágio para turma que não aquela determinada, em função da classificação nos exames finais do Curso, permitindo adiamento das verificações por um ou dois anos, bem como procura classificá-los em unidades de modo a não prejudica-los nos interesses particulares;
- d) — finalmente, ainda em pleno estágio de instrução, lhes permite assistir aulas dos Estabelecimentos em que estão matriculados, ou lhes assegura a faculdade de prestarem exames parciais ou finais em época especial, sem as consequências previstas para os alunos que não têm comparecimento, quando não há possibilidade de fazer coincidir o Período de Instrução com as férias escolares.

Ao concluirmos estas considerações, somos de parecer que ao Exército *não convém continuar a dispendar anualmente esforço, dinheiro e tempo, na formação de Aspirantes a Oficial R-2 para, ao final, em vista da legislação em vigor, ser compelido a incluí-los na Reserva, como 2.º Sargentos.*

Somos pela adoção de medidas enérgicas para os "INDIFERENTES", afim de salvaguardar os supremos interesses da defesa nacional.

— SUGESTÕES —

Considerando-se o estágio de instrução dos Aspirantes a Oficial R-2 complemento de sua formação, e como uma modalidade do Serviço Militar, julgamos que a falta ao mesmo é tão grave quanto a praticada pelo conscrito que não se apresenta ao ser convocado às fileiras e enquanto este a possa ter atenuada, aqueles as devem ter agravada, pois que a mesma falta ou

crime mais grave se torna quanto mais elevado o lugar que o militar ocupa na escala hierárquica.

Entretanto, *não é possível punir-se hoje o Aspirante a Oficial R-2 que comete essa falta, senão pelas disposições do Decreto n.º 4271 de 17. IV. 42 (B. E. 22/1942)*; todavia, nas bases do nosso trabalho apresentamos as sugestões que nos pareceram oportunas, sobre os casos já passados em revista, e que são:

Recuperação dos Aspirantes a Oficial R-2 incluídos na Reserva como 2.º Sargento, quer tenham prestado o 1.º ou 2.º estágio, ou mesmo que não tenham se apresentado para prestá-lo.

Essa recuperação poderá ser feita por meio do estágio já previsto, quando enquadrados no ultimo caso citado, e por meio de estágios-extra, para os que já tenham feito uma ou duas verificações da instrução, sem aproveitamento satisfatório.

— RECUPERAÇÃO PARA AS ARMAS —

- a) — Estágio de 90 dias, remunerado, na forma do Decreto n.º 4271, de 17. IV. 42, para os que não tenham prestado a Verificação;
 - b) — Estágio-extra de 45 dias, para os que fizeram um período de instrução, sem aproveitamento;
 - c) — Estágio-extra de 30 dias, para os que prestaram duas verificações, sem resultado satisfatório.
- Findo os Períodos de Instrução, nos dois últimos casos, *com aproveitamento*, conceder aos estagiários uma gratificação proporcional ao tempo, a título de ajuda de custo.
- Concluídos os estágios *sem aproveitamento*, reincluí-los na reserva com a graduação que possuíam, *convocando-os por um período de seis meses, para a Tropa*.

— RECUPERAÇÃO PARA O S. DE SAÚDE —

Atendendo às nossas tradições de pacifistas por índole, não aproveitamos o período de paz, para nos preparar em *todos os setores* para a guerra; com relação ao assunto deste trabalho, podemos dizer que não procuramos aproveitar para inclusão na Reserva do Serviço de Saúde, os Médicos civis e os Cirurgiões Dentistas, obrigando-nos a recorrer a eles no momento preciso, instituindo Cursos de Emergência, rápidos, cheios de falhas como sóe acontecer nas improvisações, cujas observações e ensinamentos tirámos por ocasião da segunda grande guerra.

Aproveitamos a oportunidade para lembrar que não só o serviço médico como o odontológico da Região, vêm se ressen-

tindo dos claros existentes para cumprimento de seus encargos, cuja situação aflitiva muito se agravará com o engajamento que terá de manter muito em breve, com a incorporação do Contingente de 1948, ao distender-se por todo o território regional, instalando as Juntas Militares de Saúde.

Vimos no ano passado, para a incorporação do Contingente de 1947, a Região recorrer aos médicos civis para completarem as J. M. S. e com eles dispendeu quantia superior a 110.000,00 cruzeiros.

Atendendo a esta exposição de motivos, que por certo compreenderá as demais R. M., poder-se-ia permitir:

aos Aspirantes a Oficial R-2 das armas, hoje 2.º sargentos da reserva:

— *se médicos* —

A) — Período de instrução de:

- 60 dias, remunerado, se não prestaram estágio;
- 45 dias, com a ajuda de custo de que falámos, se prestaram um ou dois estágios nas armas.

— Os Programas de Instrução deveriam ser baixados pela Diretoria de Saúde do Exército, observadas as disposições já invocadas, no que fossem aplicáveis, prevendo as Verificações de modo a coincidirem com as épocas das Inspeções de Saúde dos conscritos a incorporar nas diferentes Regiões, ou dar liberdade às mesmas para a convocação de acordo com as suas necessidades em serviço.

— A mesma Diretoria deveria prever na respectiva regulamentação, a reinclusão na reserva do S. S., como 2.º *sargento especialista*, e respectiva *convocação para unidade de saúde, por seis meses*, no caso dos estagiários não lograrem aproveitamento na Verificação.

B) — Transferência dos Oficiais R-2 das Armas, para o Quadro da Reserva do S. S., mediante apenas a apresentação do diploma de médico, devidamente legalizado, e não como se acha estabelecido no art.º 36 do Reg. n.º 68, de 1922;

c) — Estágio de 90 dias, remunerado, para os médicos civis, reservistas, que não os focalizados, e que assim desejarem, para inclusão na reserva em apreço, como 2.º Tenentes, no caso de obterem aproveitamento.

Da respectiva legislação, prever o retorno à reserva na graduação que possuíam, porém como *especialistas do S. S.*

— se cirurgiões dentistas —

- A) — um período de instrução de:
- 60 dias, remunerado, se não prestaram estágio;
 - 45 dias, com a ajuda de custo de que falámos, se prestaram a 1.º ou 2.º Verificação de Instrução.
 - Os Programas de Instrução desses estagiários deveriam ser também regulados pela D.S.E., observadas as disposições da legislação já mencionada, no que fossem applicaveis.

A referida Diretoria na regulamentação deveriam prever o retorno à reserva, na graduação que então possuíam, como *especialista de saúde*, no caso de não lograrem aproveitamento bem como a *convocação por seis meses*, para Unidade de Saúde.

As R. M., deveria ser dado atribuições para a convocação de estágio, segundo suas necessidades.

- B) — Estágio de Instrução de 90 dias, de acôrdo com o Decreto n.º 4271 de 17. IV. 1942 (B. E. 22/1942), para os Cirurgiões Dentistas que não os focalizados, e reservistas, que assim o desejassem, sob pena de voltarem à reserva com a graduação que possuíam, porém, como *especialistas* do S.S..
- C) — Transferência dos Oficiais R-2 das Armas, para o Quadro da Reserva do S.S., mediante apenas, a apresentação do respectivo diploma, devidamente legalizado.
- D) — Não deverá ser permitida a reabilitação dos Aspirantes a Oficiais R-2 incluídos na Reserva como Sargento que, em estágio, tenham sido julgados incompatíveis moralmente para o oficialato.
- E) — Somos de parecer que os “*INDIFERENTES*” à reabilitação, sejam *CONVOCADOS PARA A TROPA, POR UM PERÍODO DE 12 MEZES*.

— CONCLUSÃO —

Não sabemos se nos fizemos compreender e se atingimos nos lances, os objectivos visados. Temos certeza, entretanto, que abordamos um problema de real valor, na defeza de uma das nossas instituições máximas — O Exército. A crítica construtiva, dirá do interesse despertado por este trabalho.

Produzir mais e perfeito, independente de pôsto ou graduação é a obrigação do militar. Esta, é a nossa intenção.

A Serviço do Exército e nada mais...

Pelo Majór Felicíssimo de Azevedo Aveline.

De uns tempos a esta parte, tornou-se comum lêr-se na imprensa diária do país, principalmente na do interior, e até em jornais da capital da republica, certas noticias, no geral anúncios que, a nosso vêr, não condizem com a dignidade dos postos militares, maximé num país como o nosso onde, graças á Deus, o militarismo não domina.

Vejamos algumas das citadas noticias e anúncios: Falou ontem na Câmara o General *A* sendo aparteado pelo deputado major *B*; o Coronél *C*, o Tenente-Coronél *D* e o Majór *E*, fundaram uma sociedade por quotas para o cultivo da batata doce; Companhia de navegação tal, gerente Majór *F*; e, assim, tantos outros, que longo seria enumerar.

Porque razão esses militares, nas atividades que exercem fóra do Exército, não abrem mão de seus postos, apresentando-se como cidadãos, usando seus nomes próprios, e deixando de lado os títulos de uma profissão que não mais praticam? Não perceberão eles porventura, o tom ridicularizante que os cívics a que estão fazendo concorrência, geralmente de abdômens fartos e charutões á boca, usam aos lhes falarem a propósito de qualquer assunto ou sem propósito algum, da nova atividade que estão exercendo?

Infelizmente o proceder de alguns officiaes e sargentos também, pouquíssimos aliás, não condiz com o juramento que livremente prestam ao ingressar ao Exército "*de se dedicarem inteiramente ao serviço da Pátria*", e se lançam inteiramente ás conquistas da politica e a atividades outras onde ganham muito mais dinheiro, sem responsabilidade alguma. São os desajustados da profissão que, não encontrando no Exército o monte de ouro e de mandonismo, de exhibição e vida folgada que sonharam, atiram-se a atividades incompatíveis com a vida rústica e de verdadeiro sacerdote que deve levar o soldado.

No magnífico sermão da Terceira Dominga da Quaresma, feito na Capela Real, em Portugal, no ano de 1655, já Vieira dizia: "Não era cristão Platão, e mandava na sua República, que nenhum official pudesse aprender duas artes. E a razão que dava, era: Porque nenhum homem pode fazer bem dois officios".

A continuarem alguns militares a fazer uso de seus títulos para colherem vantagens pessoais, em atividades outras que não as de sua profissão, muito virá a sofrer o prestígio da farda, o que redundará em imprevisíveis males ao povo e à Nação.

O Estatutos dos Militares veda aos militares da ativa "fazerem parte de firmas comerciais, de empresas industriais de qualquer natureza ou nelas exercer função, ou emprego remunerado"

Com efeito, tais são os encargos que pesam sobre os ombros dos militares, que, francamente, não podemos compreender como existem militares que exercem funções em casas de comércio, etc., como infelizmente já temos visto. São em número insignificante, é verdade, comparado com a absoluta maioria dos militares, officiais e praças, que vivem completamente absorvidos em seus afazeres profissionais. Mas, esses poucos dão a falsa noção à desavisada massa popular, de que todos os militares assim procedem, e descurem de seus deveres.

Da mesma forma, o Código Penal Militar, em seu art. 180 reza: "Comerciar o official da ativa, ou tomar parte na administração ou gerência de qualquer sociedade comercial, ou ser sócio ou participar de sociedade comercial, exceto como acionista ou cotista em sociedade anônima, ou por quotas de responsabilidade limitada".

"Em suma, a lei proíbe expressamente qualquer participação do militar direta ou indiretamente, na função de comércio" diz erudito comentador do Código Penal Militar.

Somos dos que pensam que só poderão merecer o respeito, acatamento e consideração dos cidadãos, os componentes de um exército absolutamente dedicados aos misteres de sua nobre profissão. As altas autoridades militares deviam por todos os meios de investigação a seu alcance, tomar conhecimento dos militares que não praticam a profissão e aplicar-lhes as sanções legais, pois que as morais, nós, que vivemos na caserna,

e os cidadãos concientes do povo, já lh'as aplicamos, votando-lhes o nosso desprezo.

Os militares que desejam exercer atividades estranhas à sua profissão, seja no comércio, na indústria ou na política, deviam abdicar de seus postos e, na planície, ombro a ombro com os profissionais a cuja atividade estão fazendo concorrência, deviam lutar.

O Brasil precisa de um exército forte, e não é para que seus componentes vão exercer atividades em setores diversos, absolutamente estranhos à nobilitante carreira das armas, que o povo paga impostos, para manter um organismo militar à altura das necessidades da nossa defesa.

Não parecem cabíveis as meias medidas; libertem-se as forças armadas dessa meia dúzia de comerciantes e politiquinhos sequiosos de dinheiro e de exibição, que estão causando incalculáveis males ao Exército e ao próprio Brasil, proibindo também, aos que passarem para a reserva, o uso dos respectivos postos nas taboletas de anúncio das suas novas atividades.

Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira

Séde Social: S A B A R Á — Minas Gerais

Usinas Siderúrgicas em Sabará e João Monlevade

Produção anual: 125.000 toneladas de aço

ESCRITÓRIO CENTRAL DE VENDAS:

AV. NILO PEÇANHA, 26-Rio de Janeiro

FERRO GUZA — LAMINADOS — TREFILADOS

NOTÍCIAS MILITARES

HIPISMO NO REGIMENTO "JOÃO MANUEL"

Em São Borja, histórico rincão das fronteiras de nossa Pátria e sede do glorioso Regimento JOÃO MANUEL (2.^o R. C.), realizaram-se, na primeira quinzena de dezembro último as **COMPETIÇÕES HÍPICAS REGIONAIS** relativas ao ano de instrução de 1947, na 3.^a Região Militar.

No brilhantismo de que se revestiram as disputas, refletiram-se, de um lado o empenho do Cmdo. e oficiais daquela Unidade, na organização das referidas competições e, de outro, o interesse devotado pelos cavalarianos da 3.^a R. M. para a manutenção das qualidades que, só elas, conduzem aos traços particulares do valoroso binómio homem-cavalo.

Consignando tão profícua realização, ao mesmo tempo em que transcrevemos os resultados das diversas provas, apresentamos à Cavalaria Brasileira nossas efusivas congratulações pela demonstração de eficiência revelada no transcorrer das mesmas.

Fazemos ainda votos os mais ardentes para que nos cheguem sempre ao conhecimento notícias como a que ora divulgamos prazerosamente, pois que isso será testemunho cabal de que os nossos cavalarianos não desprezam os diversos ramos do desporto hípico — fonte ineprecível de desprendimento, arrojo, tenacidade; sopro vivificador do "Fogo Sagrado" que é o Espírito da Cavalaria; a Nobre Arma de ANDRADE NEVES e de OSÓRIO, o Legendário. Arma que é a primeira a penetrar nos campos de batalha e a última a abandoná-los.

Foram os seguintes os resultados das diversas provas :

- a). — Campeonato Regional de Cavalo d'Armas : (classificação final) :
Vencedor : Major Elói Menezes (2.^o R. C.)
2.^o lugar : Cap. Euvaldo Costa (1.^o R. C.)
3.^o lugar : Cap. Jofre Klein (3.^o R. C.)
- b). — Prova "Nicaragua" :
Vencedor : Ten. Antonio Brocchi (3.^o R. C.), E nas classificações imediatas : Ten. José Magalhães (1.^o G.A.Cav. 75), Ten. Ferrucio Retumba (1.^o G. A. Cav. 75) e Major Elói Menezes (2.^o R. C.).

c. — Prova "Uruguai" :

Venceu o Major Elói Menezes (2.^o R. C.), obtendo as demais classificações : Ten. Horácio Boscardim (2.^o R. C.), Ten. Ferrucio Retumba (1.^o G. A. Cav. 75) e Cap. Adalberto Massa (1.^o R. C.).

d. — Prova "General Cordeiro de Farias" :

Venceu o Cap. Adalberto Massa (1.^o R. C.), sendo os seguintes os outros classificados : Cap. Euvaldo Costa (1.^o R.C.), Ten. José Toledo (2.^o R. C.) e Ten. Antonio Brocchi (3.^o R. C.).

e. — Prova Regional de Polo :

Sagrou-se vencedora a equipe do Regimento João Manuel (2.^o R. C.), integrada dos seguintes oficiais : Major Serafim Vargas, Capitães Ruy Sampaio e Umbelino Vargas e Ten. Anaurelino Avila. Os reservas da equipe vencedora foram os seguintes oficiais : Major Elói Menezes e Ten. Aparício Braga.

Realizaram-se ainda duas provas disputadas por sargentos, porém, não temos ciência dos vencedores.

"A DEFESA NACIONAL" felicita todos os participantes, e, em particular, os que obtiveram as principais colocações.

INFORMAÇÕES MILITARES

ARMAMENTO E MATERIAL

— Foi inventado em Fort Belvoir, pela Junta de Engenharia, e empregado na última guerra, um dispositivo eletrônico denominado ODOGRAFO, que traça em uma carta, automaticamente, o itinerário seguido pelo veículo em que se ache montado. Facilmente instalável em um jeep, o conjunto desse aparelho pesa 56 kgs.

— Para levar instrumentos de pesquisas à altura de 378 kms. está sendo empregado o foguete NETUNO.

— Em setembro de 1944 o VIII Exército britânico empregou projetores para iluminação do campo de batalha. Depois disso, os alemães os empregaram em princípios de 1945, enquanto os norte-americanos se limitaram a ensaios na Europa e no Pacífico. Agora a Seção de Aperfeiçoamento da Força Terrestre do Exército norte-americano está procedendo a experiências em Fort Benning a fim de melhorar os resultados obtidos e verificar suas vantagens e inconvenientes nas operações terrestres.

AVIAÇÃO

— Comentando o plano quinquenal argentino, no que diz respeito à aviação, uma revista militar francesa conclue que o mesmo reflete a ambição daquele país de vir a ser uma grande potência aérea e assevera que, embora por muitos anos seja ainda necessário recorrer ao auxílio estrangeiro, se os audaciosos objetivos fixados forem alcançados, a Argentina conseguirá para a sua Aviação a independência que lhe tem faltado.

— O maior helicóptero da F. Ae. norte-americana é o KELLET XR-10, de construção inteiramente metálica, com capacidade para dez passageiros e podendo desenvolver velocidade de 160 kms. p. h.

— Anuncia-se que a velocidade sônica foi alcançada pelo avião de caça russo YAK, a reação.

— Os aviadores começam a sentir a necessidade de oxigênio aos 4500 metros e aos 12000 não podem subir mais, mesmo com oxigênio puro, se não o fizerem em cabines herméticas. Entretanto, os escaladores do Everest demonstraram que podiam galgar, sem oxigênio, os 8540 metros. O segredo está, portanto, em dar tempo ao organismo humano para que se acostume à altura, de vez que os escaladores dis-

põem de semanas para adaptarem-se gradualmente à mesma, enquanto os aviadores só dispõem de minutos.

— Os pilotos civis formados por aero-clubes argentinos durante o ano findo ultrapassam o número de 500.

INSTRUÇÃO

— Estão sendo revistos os programas de instrução básica do Exército Norte-americano, após experiências realizadas em Fort Knox. Dispensa-se maior atenção ao aproveitamento do tempo de folga e à educação moral e religiosa e se cogita da formação de tribunais de recrutas, da instituição do sistema de desmerecimento, da formação de comissões locais de voluntários civis, para tratar de assuntos estranhos à caserna.

— Na Colombia, em projeto apresentado pelo secretário geral do Ministério do Trabalho, pretende-se ampliar para dois anos o serviço militar obrigatório, tendo em vista fazer com que o conscrito, no segundo ano, receba orientação adequada aos seus misteres da vida civil. A respeito informa Correo Militar: "Este segundo ano que se propõe bem poderia ser chamado de serviço obrigatório do trabalho, porque os soldados teriam que passá-lo, segundo as tendências de cada qual, em escolas agrícolas ou pecuárias, ou em escolas vocacionais de artes e ofícios, ou em estabelecimentos de outra índole, onde encontrariam preparação técnica ou base para esta preparação, convertendo-se em homens úteis e ativos".

TRANSCRIÇÕES DE TRABALHOS DE OFICIAIS BRASILEIROS

— "As modernas tendências militares", do Gen. TRISTÃO A. ARARIPE, em Military Review de dezembro de 1947.

— "Serviço Militar" da DIRETORIA DE RECRUTAMENTO, em Military Review de Dezembro de 1947.

UNIDADES FERROVIÁRIAS E RODOVIÁRIAS

— As estradas de ferro norte-americanas firmaram um acordo, informa a Secretaria do Exército, comprometendo-se a preparar treze unidades ferroviárias, constituídas de tres comandos de serviço ferroviário, oito batalhões ferroviários, um comando de grande divisão e um batalhão de reparações. Informa, ainda, que, o Serviço de Transportes tem obtido exito na organização de unidades, entre as companhias rodoviárias.

Cooperativa Militar Editôra e de Cultura Intellectual "A Defesa Nacional" Ltda.

ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA

Em cumprimento ao que dispõem os Estatutos desta Cooperativa, reuniu-se no dia 13 de Fevereiro do ano corrente, a Assembléia Geral Ordinária para fins de deliberar sobre o Relatório e Balanço anuais apresentados pelo Conselho de Administração e respectivo Parecer do Conselho Fiscal, bem como proceder à eleição para membros e suplentes do Conselho Fiscal para o ano social de 1958.

- I — RELATÓRIO
- II — PARECER DO CONSELHO FISCAL
- III — BALANÇO GERAL
- IV — DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE SOBRAS E PERDAS
- V — ATA DA ASSEMBLÉIA GERAL
- VI — RESUMO DO MOVIMENTO FINANCEIRO
- VII — RELAÇÃO DOS SALDOS DOS "CONSIGNATARIOS DE LIVROS"
- VIII — RELAÇÃO DOS ASSOCIADOS COM DIREITO A JUROS SOBRE O CAPITAL.

RELATÓRIO ANUAL

apresentado à Assembléia Geral Ordinária de Fevereiro de 1948, pelo Conselho de Administração da C. M. E. C. I. "A Defesa Nacional" Ltda., relativo ao ano de 1947.

Senhores Associados.

I. — Cumprindo determinação estatutária, o Conselho de Administração desta Cooperativa submete à apreciação da Assembléia Geral Ordinária o Relatório Anual de suas actividades exercidas no decurso do ano de 1947, e bem assim o respectivo Parecer elaborado pelo Conselho Fiscal.

O ano que passou, 34.º de nossa Revista e 5.º da constituição da Cooperativa, foi ainda um ano de esforços continuos e sem

desfalecimentos no sentido de manter e desenvolver a vida material e cultural das nossas instituições e de consolidar as bases de sua existência. Se a esses esforços e providências não corresponderam os resultados que seriam de esperar, podemos afirmar sem jactância, mas com firmeza de consciência, que as causas desse malogro não podem ser levadas à conta da precariedade de sua administração.

Entretanto, seria pessimismo desconhecer que em alguns sectores de nossas actividades efectuaram-se alguns progressos, e que noutros, as perspectivas são, pelo menos, promissoras. Demais, os encargos financeiros não cessando de agravar-se de ano para ano, sem que os recursos disponíveis cresçam paralelamente, já é obra apreciável conseguir, pelo menos, manter o *statu quo*.

Desde que o objectivo da constituição da nossa Cooperativa falhou, quasi incompreensivelmente, pois não era um "sonho bandeirante" pensar que 4 ou 5 mil officiais, mediante uma quota modesta, contribuissem para a aquisição de uma officina tipográfica própria, fonte certa de lucros com a edição da Revista, de livros e da confecção de trabalhos gráficos para terceiros, nossas fontes de renda reduziram-se à revenda de livros e ao produto da matéria paga inserida na "A Defesa Nacional". A Cooperativa, hoje, só é editôra no nome, e não realiza, portanto, sua finalidade.

II. — A venda dos livros por nós editados e a revenda de outros adquiridos na praça, está muito longe de produzir aquilo que seria lícito esperar, notadamente se levarmos em conta a utilidade dos livros editados pela Cooperativa, e o preço reduzido por que são vendidos, o qual, sem exagero, chega a ser de cerca de 50% do que custam as obras congêneres adquiridas nas livrarias.

Alega-se, como razão desse retraimento do espirito de cooperação, o custo sempre crescente da vida que restringe as possibilidades acquisitivas dos officiais. Será uma das razões mas não parece ser a única e nem a principal. Seja como for, porém, ela é sufficiente para que algumas dezenas de milhares de cruzeiros permaneçam imobilizados nas prateleiras de nosso depósito de livros, soma considerável se levarmos em conta que o capital realizado da Cooperativa não atinge a 20 mil cruzeiros.

Verificou-se certa melhoria no movimento de venda de livros no decurso de 1947, que atingiu às seguintes cifras :

Livros editados pela Cooperativa, renda bruta	Cr\$ 52.275,30
Livros de consignatários, renda bruta	Cr\$ 10.935,30
Percentagens de revendas, liquido	Cr\$ 2.958,20

No produto da venda de livros editados pela Cooperativa há uma parcela de Cr\$ 23.000,00 proveniente da reedição do Regula-

mento de Educação Física, a qual, ansiosamente esperada, esgotou-se em menos de seis meses.

III. — No que respeita à "A Defesa Nacional", duas são as suas fontes de renda : assinaturas e publicidade paga.

Ora, como é de regra, o produto de assinaturas é apenas um subsídio, um auxílio que não corresponde ao custo de cada exemplar e que, portanto, não produz lucro. Como exemplo, pode-se citar, o número de Setembro que custou mais de sete cruzeiros, ao passo que o assinante pagou por ele apenas cinco; mesmo levando em conta o produto dos anúncios inseridos nesse número, o prejuízo foi certo.

Temos evitado o mais que é possível, elevar o preço das assinaturas, porque o escopo principal é a maior divulgação da Revista. Mas esse desideratum tem forçosamente um limite, sem o que, sua manutenção material se tornaria impossível. Eis porque só muito a contra-gosto elevamos para 80 cruzeiros o preço das assinaturas que se tornou uniforme, o que, embora não cobrindo as despesas com as edições mensais, diminui, entretanto, os deficits.

Entre o recurso de diminuir o custo unitário de cada exemplar mediante a redução do número de páginas, e o de aumentar moderadamente o preço das assinaturas, optamos por este. Com efeito, reduzir o texto que a torna hoje um verdadeiro livro de 250 páginas a um folheto de pouco mais de 100, corresponderia a reduzir de maneira lamentável o seu valor substancial, além de que, devendo sua leitura interessar a toda a gama de seus leitores, do sargento ao general, é indispensável que cada número contenha a maior variedade possível de temas.

É de esperar, portanto, que bem compreendendo as circunstâncias actuais, os assinantes concordem com o nosso ponto de vista e que não recusem à nossa única revista de assunto técnico-profissionais e de cultura geral militar, o concurso de sua cooperação financeira e intelectual.

O que vem mantendo a existência da Revista é a renda da publicidade paga. É, sem dúvida, a maior fonte de recursos, mas é muito variável de mês para mês, ao passo que as despesas são certas e têm que ser pagas à vista da entrega das edições mensais, condição *sine qua non*, imposta pelos editores, o que se torna embaraçoso para a administração, sabido como é demorado o recebimento das quantias provenientes da matéria paga.

Temos experimentado todas as modalidades de obtenção da publicidade paga : agentes avulsos, agentes exclusivos e empresas de publicidade, actuando nas principais praças do país. A experiência colhida a respeito das vantagens e inconvenientes de cada um desses sistemas, levou-nos à adoção de um sistema mixto, hoje em execução, e com resultados satisfatórios.

Assim é que, no Rio, temos agentes avulsos credenciados o que seria de esperar. Em S. Paulo o serviço de publicidade foi organização por um Oficial que o superintende, e pode-se dizer que graças ao interesse e actividade que dispensa a essa forma de cooperação essencial, é de S. Paulo que nos vem a maior soma de recursos para a vida material da Revista. É, portanto, de inteira justiça deixarmos aqui nossos agradecimentos ao prezado Camarada Sr. Major Stoll Nogueira pela sua profícua cooperação. No Rio Grande do Sul a organização é idêntica à de São Paulo, mas ainda não produz o que seria de esperar, embora os resultados sejam promissores.

Não lograram êxito os insistentes apelos feitos pela administração aos Representantes da revista nos grandes centros produtores dos Estados, no sentido de organizarem e superintenderem o serviço de angariação de publicidade paga, apesar da remuneração aos agentes e cobradores ser de mais de 45% da renda bruta. Interessamos ainda os Representantes com a percentagem de 10 e 20% da venda de livros editados pela Cooperativa, sem resultados apreciáveis.

Não se depreenda do que anteriormente foi dito a respeito da contribuição dos assinantes, que não seja útil ampliar o número deles, pois, a circulação da Revista em todo o território do Brasil é o melhor argumento para convencer os anunciantes das vantagens da propaganda veiculada pela "A Defesa Nacional", além do interesse, para nós primacial, da maior divulgação entre os nossos camaradas de tão útil repositório de informações indispensáveis à cultura do oficial moderno que queira manter-se à altura de sua cada vez mais complexa missão.

IV. — Por isso, entre as várias medidas adotadas pela administração para desenvolver as forças vitais da Cooperativa, ressalta a ampla e insistente propaganda junto aos Comandos e Chefias de todas as instituições militares, e dos Representantes, da qual resultou, pelo menos, a duplicação, em 1947, do número de assinantes de 1946.

Valendo-nos do considerável apoio moral consubstanciado no Aviso n.º 99 de 21-1.º-1947, em que o Exmo. Snr. General de Divisão Canrobert Pereira da Costa recomenda "A Defesa Nacional" ao interesse de todo o Exército, obtivemos também a cooperação valiosa do Exmo. Snr. Tenente Brigadeiro Eduardo Gomes, Director de Rotas Aéreas, sob a forma de transporte aéreo gratuito das revistas destinadas aos assinantes do norte do país, e do Snr. Coronel Raul de Albuquerque, Director Geral dos Correios e Telégrafos a franquia postal para a Revista, como publicação de interesse nacional.

V. — Eis, em resumo, os dados essenciais do movimento financeira relativo à Revista :

Receita :

Renda de assinaturas	Cr\$ 87.977,40
Renda de anúncios (incluídos Cr\$ 20.000,00 estimativa do número de Nov.-Dez. ainda não publicado)	Cr\$ 74.014,70
Venda avulsa da Revista	Cr\$ 2.123,60
Total	Cr\$ 164.115,70

Despesa :

Impressão (avaliada em Cr\$ 16.800,00 a edição de Nov.-Dez. ainda em impressão)	Cr\$ 98.367,70
Papel de linha d'água	Cr\$ 40.822,40
Colaboração	Cr\$ 9.870,00
Clicheria, expedição, etc.	Cr\$ 3.168,00
Total	Cr\$ 152.228,10

É preciso notar que o custo da revista tem que ser aumentado da maior parcela das despesas de pessoal e geral; a parcela menor deve onerar a biblioteca.

VI. — Os gastos com a Administração, notadamente no que respeita às gratificações pagas aos Directores, e as relativas ao pessoal auxiliar, são restringidos a um mínimo que não encontra paralelo noutras empresas congêneres, o que denota da parte de todos quantos aqui trabalham, maior amor à causa do que interesse por ganhos pecuniários compensadores. Se, portanto, a situação financeira da Cooperativa continúa a ser de aperturas, a causa disso parece que não pode ser atribuída à falta de iniciativa da administração à vista de tudo quanto ficou dito acima.

A causa principal de nossa precariedade financeira repetimos, é a falta de oficinas próprias. E outra consequência não menos prejudicial desse desaparelhamento material, é o atraso com que vêm sendo publicadas as edições da Revista.

Têm sido baldados todos os esforços insistentes e as providências tomadas no sentido de conseguir que as editôras particulares cumpram as promessas de pontualidade feitas no momento de contratar o serviço de impressão. O mais que se obtém são desculpas e alegações inócuas, porque a verdade é que o interesse as leva a aceitar todas as encomendas que aparecem pouco se lhes dando entregá-las ou não dentro dos prazos combinados. E a prova dessa falta de noção de responsabilidade é que nenhuma delas aceita um contrato que estabeleça sanções no caso de não cumprimento do que foi combinado.

Passamos da antiga oficina da Empresa Editôra "A Noite", para a tipografia da Intendência da Guerra, onde o atraso se acentuou, e voltamos à "A Noite", agora instalada em novas e amplas oficinas, sem melhor resultado, a não ser o aumento sucessivo do custo da impressão. A providência de reunir em um só volume os números de Novembro e Dezembro do ano passado, teve em mira ganhar uma parte do atraso. Estamos quase em *Fevereiro* e a Revista ainda não veio a lume.

VII. — Em resumo, os gastos com a administração no ano que findou, foram os seguintes :

Total das folhas de pagamento	Cr\$ 70.920,00
Despesas Gerais	Cr\$ 22.133,00

VIII. — A estatística do *movimento financeiro* de 1947 revela o seguinte :

Receita arrecadada	Cr\$ 328.052,60
Despesa realizada	Cr\$ 359.236,30
Diferença para menos	Cr\$ 31.183,70
Saldo que passou do ano de 1946	Cr\$ 49.430,00
Saldo que passa para o ano de 1948	Cr\$ 18.246,30

IX. — Em conclusão : a situação financeira da Cooperativa não é de prosperidade, mas também não é de insolvência. O equilíbrio entre as receitas e as despesas é delicado e sem margens positivas de segurança, pois a garantia principal reside, como foi dito, na renda dos anúncios e de venda de livros, ambas muito variáveis de mês para mês. Parece-nos, entretanto, que a situação geral tende para melhorar, mas somente com algum tempo ainda será possível obter certezas, pois estas não dependem unicamente de esforços e boa vontade mas, e essencialmente, das realidades materiais.

Rio de Janeiro, 28 de Janeiro de 1948

Cel. Renato B. Nunes
Director Presidente

Cel. Armando V. Pereira de Vasconcellos
Director Secretário.

ATA da sessão ordinária do CONSELHO FISCAL correspondente ao exame do RELATÓRIO ANUAL e do BALANÇO GERAL referentes ao ano de 1947.

Aos 12 (doze) dias do mês de Fevereiro do ano de mil novecentos e quarenta e oito, na sede da Cooperativa Militar Editora e de Cultura Intelectual "A Defesa Nacional" Ltda., reuniu-se o Conselho Fiscal composto do Coronel João Baptista Magalhães e do Tenente Coronel Alberto Ribeiro Paz, funcionando aquele como Presidente e este como Secretário para exame do Relatório Anual e do Balanço Geral correspondentes ao ano de mil novecentos e quarenta e sete. Examinando os livros da escrituração e documentos diversos, Caixa, Diário, Razão, Livro de Inventário, registro de cópias dos balancetes remetidos à Economia Rural e, visto o Relatório da Directoria Executiva com o Balanço Geral relativo ao ano findo, foi tudo encontrado em boa ordem. É, portanto, o Conselho Fiscal de parecer que o Relatório e o Balanço Geral relativos ao ano findo, devem ser aprovados. Solicita a atenção da Assembléia para as causas que têm dificultado a normalização da vida da Cooperativa e da Revista, muitas das quais decorrentes da crise geral do país, mas outras da situação do Exército, que é de esperar possam ser removidas ou tornadas menos influentes por uma ação perseverante e intencionalmente dedicada de todos os cooperados, notadamente dos que têm exercício nos quadros da ativa. Parece que a organização geral da administração deve ser examinada no sentido de ser assegurado um funcionamento de todos os serviços independentemente das perturbações causadas pelas atividades militares funcionais dos seus principais responsáveis. Lembra o Conselho Fiscal seja cogitado da formação de um sistema de auxiliares e suplentes capazes de assegurarem permanentemente o ritmo normal do andamento dos trabalhos administrativos da Cooperativa. Nada mais havendo a tratar foi a sessão encerrada assinando os presentes a ata respectiva.

Cel. João Baptista Magalhães, Presidente

Ten. Cel Alberto Ribeiro Paz, Secretário.

BALANÇO GERAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1948

ATIVO IMOBILIZADO

Móveis & Utensílios

Cr\$ 24.826,00

Bonus de Guerra

Cr\$ 15.110,00 Cr\$ 39.936,00

ATIVO REALIZAVEL

Stock de Livros	Cr\$ 59.569,20	
Biblioteca V/Livros	" 172.494,50	
Stoll Nogueira, Maj.	" 18.503,00	
Agência Continental Ltd.	" 6.000,00	Cr\$ 256.566,70

ATIVO DISPONIVEL

Caixa de Crédito Cooperativo	Cr\$ 18.246,20
------------------------------	----------------

 Cr\$ 314.748,90
PASSIVO INEXIGIVEL

Capital Integralizado	Cr\$ 19.440,00	
Fundo de Reserva	" 66.373,85	
Fundo de Beneficência	" 4.416,40	
Fundo de Novas Instalações e Melhoramentos	" 8.731,00	
Patrimônio de Fundação	" 5.891,90	
Revista A Defesa Nacional, conta de Livros	" 84.996,40	Cr\$ 189.849,55

PASSIVO EXIGIVEL

Juros ao Capital	Cr\$ 1.072,65	
Consignatários c/venda	" 12.420,70	
Consignatários c/Livros	" 87.468,10	
Associados c/Juros	" 950,50	
Associados c/Retorno	" 814,70	
Estabelecimento Comercial de Material de Intendência	" 19.772,70	
Ericarlos Guimarães	" 2.400,00	Cr\$ 124.899,35

 Cr\$ 314.748,90

Distrito Federal, 31 de Dezembro de 1947

Cel. Renato Baptista Nunes
Diretor Presidente

Cel. Armando V. P. Vasconcellos
Diretor Secretário

Major Bellarmino N. Galvão
Diretor Gerente

Arnaldo Gonçalves Pires
Contador

Reg. no D.N.I.C. sob n.º 34533

Reg. no D. E. C. sob n.º 8412

DEMONSTRATIVO DA CONTA

* SOBRAS E PERDAS *

A— Ordenados		
Saldo desta conta	Cr\$ 70.920,00	
A— Despesas Gerais		
Saldo desta conta	Cr\$ 21.905,10	
A— Porte Postal		
Saldo desta conta	Cr\$ 396,90	
A— Revista A Defesa Nacional		
Conta Custeio		
Deficit n/conta	Cr\$ 15.080,30	
A— Juros ao Capital		
Juros de 6% a.a.		
s/capital integralizado	Cr\$ 1.072,65	Cr\$ 109.374,95
DE— Percentagens		
Sobras n/conta	Cr\$ 1.327,80	
DE— Publicidade		
Sobras n/conta	Cr\$ 84.047,70	
DE— Juros & Descontos		
Sobras n/conta	Cr\$ 575,10	
DE— Fundo de Reserva		
Prejuízo verificado nas		
operações deste ano que se		
transfere para esta conta,		
conforme o Art. 59 dos ES-		
TATUTOS	Cr\$ 23.424,35	Cr\$ 109.374,95

Distrito Federal, 31 de Dezembro de 1947

ARNALDO GONÇALVES PIRES

Contador

REG. no D. N. I. C. sob n.º 34533

REG. no D. E. C. sob n.º 8412

ATA DA ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA

DE 13 DE FEVEREIRO DE 1948

(3.ª Convocação)

Aos treze dias do mês de Fevereiro de mil, novecentos e quarenta e oito, no Edifício do Ministério da Guerra, sito á rua Mar-
cílio Dias, reuniu-se a Assembléia Geral Ordinária, em terceira con-
vocaçào, às dezesseis horas, para os fins de deliberar sobre o relató-
rio e balanço anual apresentados pelo Conselho de Administração;
o respectivo parecer do Conselho Fiscal e eleição dos novos membros
deste Conselho, na forma do edital publicado na imprensa em 15 de

Janeiro do ano corrente. Verificada a legalidade das procurações passadas por associados ausentes e havendo número legal para votação conforme o livro de presença, o Cel. Director-Presidente convidou o Cel. Benjamin Galhardo e o Cap. Cicero Amarante Imbuzeiro respectivamente para presidente e secretário da mesa no atinente ao exame do relatório e balanço geral anual bem como julgá-los em face do parecer do Conselho Fiscal. Empossada a mesa, foi lido o relatório e o balanço anual relativo à gestão da Cooperativa durante o ano de mil novecentos e quarenta e sete e apreciado o parecer do Conselho Fiscal na parte referente aos dois documentos lidos. Posta em discussão, o Cap. Gerardo Amaral solicitou e foi aprovado que a votação fosse dividida em duas partes: aprovação dos documentos acima e discussão das sugestões apresentadas no parecer do Conselho Fiscal. Feita a votação a Assembléia aprovou o Balanço e o relatório bem como o parecer em parte relativa. Em seguida passou-se a discussão das sugestões, tendo o Cel. Magalhães pedido a palavra para esclarecer a finalidade das sugestões, feitas a guisa de colaboração. O Cap. Amaral, propoz então, e foi aprovado, que a Assembléia indicasse uma comissão para estudar e emitir parecer a fim de permitir uma solução de acordo com o citado parecer, que desejava assegurar um melhor ritmo ao funcionamento da Cooperativa. O Cel. Magalhães indicou e foi aprovado que a referida comissão fosse composta do Cel. Djalma Dias Ribeiro, Ten. Cel. João Baptista de Mattos, os tres directores em exercicio e o Ten. Cel. Ribeiro Paz como membro do Conselho Fiscal de 1947. Nesse interim, voltou à Presidência o Cel. Renato que propõe a votação para eleição dos membros do Conselho Fiscal e respectivos suplentes, dela se abstendo os actuais directores do Conselho de Administração. O Cel. Renato ao fazê-lo consulta a Assembléia se, com sua abstracção, ficam prejudicadas as procurações que lhe foram outorgadas. A Assembléia respondeu-lhe que não. O resultado da eleição — acusou o seguinte: Membros do CONSELHO: Cel. DJALMA DIAS RIBEIRO; com 10 votos, Cap. GERARDO LEMOS DO AMARAL, com 10 votos; Cap. CICERO AMARANTE IMBUZEIRO, com 10 votos; e com um voto cada um, os Majores Umberto Peregrino e Moziul Moreira Lima e Cel. Antenor Alencar Lima. Para suplentes: — Ten. Cel. Nizo Vianna Montezuma com 11 votos, Major Moziul Moreira Lima com 9 votos, Cap. Clovis Magalhães Gomes; Cap. Nilton Freixinho, com dois votos. Com um voto o Ten. Cel. Antonio Carlos Muricy e Ten. Jayme Rolemberg de Lima. Com essa apuração foram declarados, eleitos e empossados os membros mais votados. O Ten. Cel. J. B. Mattos, propoz e foi aprovado um voto de louvor e agradecimento à Directoria e ao passado Conselho Fiscal pelo bom desempenho que deram ao seu mandato.

E por nada mais haver a tratar, foi marcada a sessão que eu, servindo como Secretário, Cel. Armando V. P. Vasencellos, lavrei a presente ata que assino com a comissão especialmente designada pelo sr. Presidente.

Cel. Renato Baptista Nunes, Cap. Cícero Amarante Imbuzeiro.

RESUMO DO MOVIMENTO FINANCEIRO DE 1947

RECEITA :

	Cr\$	Cr\$
Assinaturas	87.977,40	
Quotas-Partes	3.280,00	
Consignatários-livros	10.935,30	
Joias de Admissão	230,00	
Juros	623,10	
Livros da Cooperativa	52.275,30	
Publicidade-anúncios	106.596,60	
Percentagens	2.958,20	
Porte-Postal	363,10	
Revista — venda avulsa	2.123,60	
Renda Eventual	60.000,00	328.052,60

DESPEZA :

Consignatários-livros	13.835,10	
Colaboradores	9.870,00	
Despesas Gerais	22.133,00	
Expedição — Revista	240,00	
Ilustração da Revista	2.928,00	
Juros	174,50	
Livros Adquiridos	17.227,40	
Livros Editados	35.727,40	
Obrigações de Guerra	15.110,00	
Ordenados	70.920,00	
Papel para a Revista	40.822,40	
Percentagens	2.320,40	
Porte-Postal	760,00	
Publicidade — comissões	44.581,90	
Retorno — associados	123,00	359.236,30

DIFERENÇA para MENOS : — Cr\$ 31.183,70

RIO DE JANEIRO, 31 de Dezembro de 1947.

Arnaldo Gonçalves Pires — Contador

Rio, 31 de Dezembro de 1947

NOTICIÁRIO & LEGISLAÇÃO

Atos Oficiais do Ministério da Guerra, publicados no «Diário Oficial», no período de 20 de Dezembro de 1947 a 20 de Janeiro de 1948

CONCURSO DE ADMISSÃO À E. M. REZENDE — (Concessão)

1. De conformidade com o parecer da Diretoria de Ensino do Exército é permitida, no corrente ano, a inscrição no concurso de admissão à Escola Militar de Resende dos candidatos que apresentarem certificado de aprovação na 2.^a série do Curso Científico do Ensino Secundário.

2. Em consequência, fica prorrogado até 15 de janeiro próximo o prazo para apresentação dos requerimentos dos candidatos naquelas condições.

Aviso N.º 1.324 de 20-12-47 — D. O. 23-12-47.

RECEBIMENTO DE MATERIAL NORTE-AMERICANO — (Ordem às Unidades)

1. A fim de permitir que a Comissão de Recebimento de Material dos Estados Unidos possa efetuar uma rápida verificação e tomar as providências necessárias, junto à Comissão Militar Brasileira em Washington, recomendo a todas as Repartições, Depósitos, Unidades, etc., que recebem material Norte-Americano que participem imediatamente àquela Comissão todas as faltas ou avarias que possam constatar, antes mesmo de lavrarem o termo de abertura e exame relativo ao material.

2. Os termos acima mencionados devem consignar o nome do navio que transportou o material e o número da viagem, bem como especificar o material que está faltando, mencionada, sempre que possível, a sua designação em inglês, conforme consta da guia de remessa original (Shipping ticket).

3. O assunto em apreço está regulado pelas instruções aprovadas pelas Portarias n.º 7.453, de 16 de novembro de 1944 e as Instruções Reservadas para o recebimento e distribuição do Material destinado ao reequipamento da 2.^a D.I., baixadas pelo E.M.E. em 10-3-1947.

Aviso N.º 1.329 de 22-12-47. — D. O. 24-12-47.

FUNCIONAMENTO DE CURSOS DA E.A.O.

— De acordo com o parecer do Estado Maior do Exército, os cursos da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais passarão a funcionar, já a partir de 1948, em um só turno anual.

Aviso N.º 1.329 de 22-12-47. — D. O. 24-12-47.

COMISSÃO ESPECIAL DE OBRAS N.º 8 — (Antiga C.C.I.P.T.M.)

1. A fim de adaptar a Comissão Construtora e Instaladora do Polígono de Marambá (C.C.I.P.T.M.) ao regime e à terminologia estabelecidos no Regulamento do Serviço de Obras e For-

tificações do Exército, passará ela a ter o nome de Comissão Especial de Obras n.º 8 (C.E.O.-8), com o encargo e a organização seguintes:

C.E.O.

Encargo: estudos, projetos e execução das construções e instalações do Campo de Provas da Marambáia (designação que substitui a antiga de Polígono de Marambáia).

Organização:

Chefe — Cel. ou Ten. Cel. Q.T.A. (construções ou eletricitista)	1
Fiscal Administrativo — Major ou Cap. Q.S.G.	1
Tesoureiro-almoxarife — Cap. ou 1.º Ten. I.E.	1
Secretário — 1.º ou 2.º Ten. Q.A.O.	1
Encarregado do transporte e da oficina de manutenção — 1.º ou 2.º Ten. Q.A.O.	1
Encarregado de serviços gerais — 1.º ou 2.º Ten. Q.A.O.	1
Chefe do 1.º Setor (Construções). Maj. ou Cap. Q.T.A. (Construtor)	1
Chefe do 2.º Setor (Eletricidade e hidráulica) — Major ou Cap. Q.T.A. (Eletricista)	1
Chefe do 3.º Setor (Instalações técnicas especiais) — Major ou Cap. Q.T.A. (Armamento)	1
2. A Chefia do E.T. é exercida, acumulativamente, pelo Chefe da Comissão.	

3. A C.E.O. — 8 terá sede na Barra de Guaratiba — Distrito Federal e continuará possuindo autonomia administrativa, nos termos do art. 32 do Regulamento do S.O.F.E.

4. De acordo com o art. 71 do Regulamento do S.O.F.E. a C.E.O. — 8 é diretamente subordinada ao Chefe do D.T.P.E., competindo a este baixar instruções necessárias ao pleno funcionamento da mesma.

5. Os serviços de Transportes e da Oficina de Manutenção, bem como os Serviços Gerais poderão ser dirigidos por civis designados pelo Chefe da C.E.O. — 8.

6. O provimento dos diversos cargos ora discriminados será feito levando-se em conta os oficiais que já se encontram em exercício na C.C.I.P.T.M.

Aviso N.º 1.330 de 22-12-47 — D. O. 24-12-47.

POLICLÍNICA MILITAR — (Mudança de denominação)

De conformidade com o que estabelece o Decreto-lei n.º 9.120, de 2 de abril de 1946, a Policlínica Militar passa a ter a denominação de Policlínica Central do Exército.

Aviso N.º 1.331 de 22-12-47 — D. O. 24-12-47.

MENSAGEM DE NATAL

Mais uma vez é dado o prazer de apresentar a todo o pessoal do Ministério da Guerra e às respectivas famílias os meus votos de feliz Natal, e de prosperidade do Ano Novo, inclusive aqueles que, depois de longas e árduas jornadas de trabalho, silencioso e anônimo, não mais se encontram na atividade militar.

Espero que o ano de 1948 nos seja menos sobrecarregado de dificuldades e mais propício, por conseguinte, à íntegra realização do nosso Ideal comum, que consiste em tudo fazer pelo Brasil dentro das fileiras coesas do Exército.

Tática de Infantaria nos Pequenos Escalões

TÁTICA DE INFANTARIA NOS PEQUENOS ESCALÕES

Pelo Ten-Cel. ALEXANDRE JOSÉ GOMES DA SILVA CHAVES, ex-instrutor de Tática de Infantaria da Escola de Estado Maior.

É um livro ainda actual, pois é mais um memento de princípios básicos e de normas de raciocínio tático do que uma aplicação de regulamentos.

É um livro de 406 páginas, ilustrado.

Além do Parecer elogioso do Estado-Maior do Exército, mereceu do Exmo. Sr. General de Divisão EURICO GASPAR DUTRA, então Ministro da Guerra, a seguinte referência em carta dirigida à Redacção de "A Defesa Nacional":

Rio de Janeiro, 30 de junho de 1944

"Tenho o grato prazer de acusar o recebimento do magnífico livro "Tática de Infantaria nos Pequenos Escalões", de autoria do nosso prezado companheiro, tão cedo roubado ao nosso convívio, o Ten-Cel. Alexandre José Gomes da Silva Chaves.

A publicação póstuma de sua obra é uma excelente homenagem prestada a quem, no Exército, trabalhou sem poupar sacrifícios para elevar o nível cultural da oficialidade, do ponto de vista profissional.

Felicitto "A Defesa Nacional" pela iniciativa e faço minhas as palavras do nosso Estado Maior do Exército, constantes da autorização para publicação do excelente volume.

Valho-me do ensejo, etc..

a) EURICO G. DUTRA

A venda na Biblioteca de "A Defesa Nacional"

PREÇO : Cr\$ 16,00.

Não me esqueço das famílias dos nossos companheiros que tombaram, gloriosamente no cumprimento do dever militar, durante a recente guerra mundial.

Aviso N.º 1.334 de 23-12-47 — D. O. 26-12-47.

5.º ESQUADRÃO DE REC. MECANIZADO — (Autonomia administrativa)

O 5.º Esquadrão de Reconhecimento Mecanizado passa a ter autonomia administrativa, de acordo com o disposto no art. 25 do Regulamento de Administração do Exército, aprovado pelo Decreto número 3.251, de 3 de novembro de 1938, a partir de 1-1-1948.

Aviso N.º 1.335 de 23-12-47 — D. O. 26-12-47.

LEI N.º 193 — DE 24 DE DEZEMBRO DE 1947

Promove ao posto de capitão os primeiros tenentes da ativa das Forças Armadas que contem, presentemente, 10 anos como subalternos.

O Presidente da República:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º São promovidos ao posto de capitão ou capitão-tenente todos os primeiros tenentes da ativa das Forças Armadas, que hajam cursado escola de formação de oficial no Exército, Marinha e Aeronáutica, ou tenham feito concurso correspondente, para ingresso no oficialato, e contem, presentemente, 10 anos de subalterno, a partir da respectiva declaração de aspirante, da nomeação por término de curso ou aprovação em concurso.

Parágrafo único. Os segundos tenentes, que contarem mais de 10 anos de posto, serão promovidos a capitão ou capitão-tenente, após o implemente do atual interstício regulamentar, no posto de primeiro tenente.

Art. 2.º O Presidente da República promoverá as medidas legais para o cumprimento da presente Lei, e agregará, com todas as vantagens e prerrogativas inerentes ao novo posto, os oficiais promovidos que não tiverem vaga no respectivo quadro.

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 24 de dezembro de 1947, 126.º da Independência e 59.º da República.

EURICO G. DUTRA

Sylvio de Noronha

Canrobert P. da Costa

Armando Trompowsky.

D. O. 27-12-1947.

LEI N.º 196 — DE 26 DE DEZEMBRO DE 1947

Fixa as forças de terra, mar e ar para o tempo de paz

O Presidente da República:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º As forças Armadas, para o tempo de paz, serão constituídas de acordo com a presente Lei:

LIVROS NOVOS

ÚLTIMOS LIVROS EDITADOS POR ESTA
COOPERATIVA

	Cr\$
BATERIA DE ACUMULADORES — Major Archimedes de Oliveira	15,00
ARTILHARIA DE DORSO — Cap. Otavio Alves Velho	15,00
AS TRANSMISSÕES NO R. SAMPAIO — Cap. M. Castelo Branco	15,00
A BATALHA DE ROMA — Major Geraldo M. Côrtes	18,00
REGULAMENTO DE ED. FÍSICA 1. ^a PARTE — Reedição	30,00
TÁTICA DE INF. NOS PEQUENOS ESCALÕES — Ten. Cel. Chaves	16,00
LEGISLAÇÃO MILITAR — Cap. Dante Toscano de Brito	12,00
PEQUENO MANUAL DE S. CAMPANHA — Tradução	12,00
INSTRUÇÃO DE OBSERVAÇÃO NOS CORPOS — Cel. B. Gonçalves	9,00

Faça imediatamente seu pedido pelo sistema reembolsável. Aproveite a ocasião, pois, a Cooperativa lhe permite pagar parceladamente os livros de sua edição ou em consignação na sua secção de venda de livros: parcelas de Cr\$ 30 para as compras entre Cr\$ 60 e 120; 50 para as entre 120 e — e 200 e de 100 para as superiores a Cr\$ 200. —

(Plano J para referência)

Art. 2.º As Forças de terra compreenderão:

a) os oficiais do Exército ativo, constantes dos diversos quadros (oficiais das armas e dos serviços), de acordo quanto ao número, com as exigências da organização do Exército em tempo de paz;

b) os oficiais remanescentes dos quadros extintos;

c) os oficiais da reserva convocados para o serviço ativo;

d) os aspirantes e oficiais da reserva convocados para estágio e períodos de instrução, de acordo com o Regulamento para o Corpo de Oficiais da Reserva;

e) os 2.º tenentes e aspirantes a oficial estagiários, alunos das Escolas de Saúde e Veterinária do Exército;

f) os aspirantes a oficial do Exército ativo;

g) 1.400 alunos da Escola Militar;

h) 900 alunos das Escolas preparatórias de Cadetes;

i) 912 subtenentes, sendo 45 do quadro de radiotelegrafistas;

j) 815 sargentos do Quadro de Radiotelegrafistas;

k) 350 sargentos instrutores de Tiro de Guerra;

l) 145 sargentos do Quadro de Identificadores;

m) 19.326 sargentos dos Corpos de Tropa, Quartéis Gerais e Contingentes Diversos;

n) 31.793 cabos;

o) 77.284 soldados dos quais 17.100 serão engajados;

Parágrafo único. O efetivo das forças de terra poderá ser elevado:

a) de 15.000 reservistas, para manobras de grandes unidades, ou exercícios de guarnição onde não houver manobras, de acordo com a Lei do Serviço Militar, e caberá ao Estado Maior do Exército indicar as Regiões, Circunscrições ou Zonas onde deve ser feita a convocação;

b) até o tipo da organização de paz, em circunstâncias especiais, e, se a segurança da República o exigir, recorrer-se-á ao voluntariado ou à convocação de reservistas de 1.ª e 2.ª categorias;

c) ao efetivo de guerra em caso de mobilização;

Art. 3.º As forças navais serão constituídas:

a) dos oficiais constantes dos respectivos quadros inclusive dos da Reserva Ativa;

b) de 160 guardas-marinhas;

c) de 470 alunos da Escola Naval;

d) dos suboficiais constantes dos respectivos quadros, inclusive do Corpo de Fuzileiros Navais;

e) de 15.142 praças do Corpo de Pessoal Subalterno, distribuídas pelas diversas classes e especialidades, inclusive 1.500 grumetes e 500 sorteados;

f) de 4.185 praças do Corpo de Fuzileiros Navais, que compreendem as Companhias Regionais e as Bandas de Música e de Corneteiros e Tambores;

g) de 227 praças do Corpo de Fuzileiros Navais, que irão constituir a 6.ª Companhia Regional a ser criada no 5.º Distrito Naval, em Santa Catarina;

h) de 1.500 alunos das Escolas de Aprendizes Marinha, distribuídos por diversos Estados;

i) de 1.803 talheiros distribuídos pelas diversas classes e serviços;

Livros a venda nesta Redação

	Cr\$
— Anuário Militar 1946	15,00
— A concepção da vitória entre os grandes generais — Cap. Mendelo	21,00
— A compreensão da guerra — Cel. J. B. Magalhães	30,00
— A intendência em campanha — Cap. Sales ..	35,00
— As condições geográficas — Gen. Mario Travassos	6,00
— Dicionário de termos militares — Castro Jobim	25,00
— Educação Física Feminina — Major Jair ..	3,00
— Estratégia do terror — Cel. J. B. Magalhães ..	15,00
— Fenômeno Militar Russo — Cel. J. B. Magalhães	30,00
— Guerra da Secessão — Cel. Carnauba	5,00
— Instrução de transmissões — Cel. L. Figueiredo	15,00
— Limites do Brasil — Cel. L. Figueiredo ...	11,00
— Travessia de cursos d'água — Major J. H. Garcia	6,50
— Pequeno Manual de S. Campanha — Major J. H. Garcia	13,00
— Bateria de acumuladores — Major Archimedes	15,00

ESTES E OUTROS LIVROS PODEM SER ADQUIRIDOS PELO SISTEMA REEMBOLSÁVEL; AOS PREÇOS ACIMA APENAS, JUNTAMOS O VALOR DO PORTE.

j) de 8 suboficiais e 178 praças grumetes e taifeiros convocados;
 k) de 43 práticos das secções de Mato Grosso e Foz do Iguaçu.

§ 1.º A Marinha de Guerra compreende:

- a) a força ativa composta do pessoal a que se refere o art. 3.º;
- b) as reservas constituídas de acordo com a Lei do Serviço Militar, Decreto-lei n.º 9.500, de 23 de julho de 1946);
- c) em tempo de guerra a Armada compor-se-á do pessoal que for necessário.

§ 2.º O tempo de serviço na Armada será regulado em aviso do Ministro da Marinha, de acordo com o artigo 35 do Regulamento do Corpo do Pessoal Subalterno da Armada, aprovado pelo Decreto n.º 2.524, de 19 de março de 1938.

§ 3.º Os alunos, que se abrirem nos efetivos do pessoal, serão preenchidos pela Escola Naval, por concurso, na forma da Lei, pelas Escolas de Aprendizes Marinheiros, pelo voluntariado sem prêmio e pelo sorteio ou recrutamento para a Armada, nos termos da Lei do Serviço Militar. (Decreto-lei n.º 9.500, de 23 de julho de 1946, combinado com o Decreto-lei n.º 9.423, de 4 de julho de 1946).

Art. 4.º As Forças Aéreas compreenderão:

a) os oficiais da Aeronáutica ativa, constantes dos diversos Quadros, de acordo, quanto ao número, com as exigências da Organização da Força Aérea em tempo de paz;

b) os oficiais remanescentes do Quadro de Oficiais Auxiliares (em extinção);

c) os oficiais da Reserva, convocados ao serviço ativo;

d) os aspirantes a oficial dos diversos Quadros do Corpo de Oficiais da Aeronáutica;

e) 500 alunos da Escola de Aeronáutica;

400 alunos da Escola de Especialistas de Aeronáutica;

1.200 alunos da Escola Técnica de Aviação;

150 alunos do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva da Aeronáutica;

f) 23.409 praças do Corpo do Pessoal Subalterno da Aeronáutica, assim discriminados:

Suboficiais	406
Primeiros sargentos	1.195
Segundos sargentos	2.018
Terceiros sargentos	3.166
Cabos	2.551
Soldados de 1.ª classe	5.396
Soldados de 2.ª classe	6.010
Primeiros Sargentos Músicos	230
Segundos Sargentos Músicos	150
Terceiros Sargentos Músicos	90
Taifeiros Mores	262
Taifeiros de 1.ª classe	906
Taifeiros de 2.ª classe	1.029

Art. 5.º A presente Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 26 de dezembro de 1947, 126.º da Independência e 59.º da República.

EURICO GASPAR DUTRA
Sylvio de Noronha
Canrobert P. da Costa
Armando Trompowsky

D. O. 29-12-1947.

QUADRO RÁDIO DO EXÉRCITO (Exclusão desse Quadro, dos oficiais incluídos no Q.A.O.)

Considerando que a constituição do Quadro Rádio do Exército, só comporta sub-tenentes e sargentos, declaro, de acordo com o parecer do Estado Maior do Exército, que aprovo, que o oficial Quadro Auxiliar de Oficiais, oriundo do Q. R., deverá ser automaticamente excluído desse Quadro, a fim de prestar seus serviços conforme a idade, seja nas unidades de transmissões, seja em função burocrática, e tanto quanto possível nos estabelecimentos ou repartições de sua especialidade.

Aviso N.º 1.337 de 26-12-1947. — D. O. 29-12-1947.

TABELA DE FIXAÇÃO DE VALORES DE RAÇÕES DE FORRAGEM

Acha-se publicado no D. O. de 2 de janeiro de 1948 (páginas 13 e 14) o Aviso n.º 1.348 de 30-12-1947 que aprova a tabela de fixação de valores de rações de forragens para o primeiro semestre de 1948.

TABELA DE FIXAÇÃO DOS VALORES DAS RAÇÕES DE ETAPA

Fica revigorada para o primeiro semestre de 1948 a tabela de fixação dos valores das rações de etapa, observada no segundo semestre de 1947.

Aviso N.º 1.347 de 30-12-1947. — D. O. de 2-1-1948.

GRATIFICAÇÕES PRÓ-LABORE PARA OS INSTRUTORES DO C.O.R.
(pagamento)

Declaro, para os devidos fins, que as gratificações "pró-labore" fixadas pelo Aviso n.º 1.149, de 5-11-1947, para os instrutores do Curso de Oficiais da Reserva (C. O. R.), deverão ser pagas também nos 3.º e 4.º períodos do referido curso.

Aviso N.º 1.351 de 31-12-1947. — D. O. 3-1-1948.

COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL recomendação aos órgãos do M. Guerra)

1. A Companhia Siderúrgica Nacional está lançando, no comércio, grande número de produtos de interesse dos diferentes órgãos deste Ministério.

2. Recomendo que a aquisição de tais produtos não deverá ser feita em outras fontes que não aquela Companhia.

Aviso N.º 1.357 de 31-12-1947 — D. O. de 3-1-1948.

INSP. DE T. G. DA 3.ª R. M. (sem efetivo)

De conformidade com o que solicita a Diretoria de Recrutamento, fica sem efetivo a Inspetoria de Tiro de Guerra da 3.ª Região Militar.

Aviso N.º 1.358 de 31-12-1947 — D. O. de 5-1-1948.

DISPENSA DE NOVA INSPEÇÃO DE SAÚDE A CONVOCADOS

Autorizo os Comandantes de Regiões Militares a dispensarem

de nova inspeção de saúde os convocados classificados no Grupo C, em inspeção anterior, relacionando-os no excesso do Contingente anual a que se refere o art. 62 do Decreto-lei n.º 3.500, de 23 de julho de 1946, desde que o número de classificados nos Grupos A e B, satisfaça as necessidades do contingente a incorporar.

Aviso N.º 5 de 5-1-1948 — D. O. de 8-1-1948.

RECOMENDAÇÕES QUANTO AO USO DA BANDEIRA NACIONAL

Aos Generais Comandantes de Região Militar, Chefes de Estabelecimentos, Repartições, etc., recomendo o cumprimento das determinações contidas no Capítulo IV do Decreto-lei n.º 4.545, de 31 de julho de 1942, referente às proibições quanto ao uso da Bandeira Nacional, publicado no Boletim do Exército n.º 32, de 8 de agosto de 1942 e Diário Oficial do dia 5 do mesmo mês e ano.

Aviso N.º 12 de 6-1-1948 — D. O. de 8-1-1948.

CARGO DE DIRETOR DO P. T. MARAMBAIA (privativo de oficial superior)

Considerando a natureza das funções técnicas especializadas do Diretor do Polígono de Tiro da Marambaia, Estabelecimento criado pelo Aviso n.º 2.128, de 3 de agosto de 1944, declara-se que aquele cargo é privativo de oficial do Q. T. A. (Engenheiro de armamento), conforme foi previsto por Decreto de 10 de outubro de 1948.

Aviso N.º 17 de 7-1-48 — D. O. de 9-1-1948.

CABOS E SOLDADOS À DISPOSIÇÃO DOS S. TR. REGIONAIS (manutenção nas fileiras)

1. Considerando as razões apresentadas pelo Diretor de Transmissões, autorizo os Comandantes de Regiões Militares a manterem nas fileiras os cabos e soldados que se encontram à disposição dos Serviços de Transmissões Regionais, nas funções de radiotelegrafistas e que concluíram o tempo de serviço.

Aviso N.º 18 de 7-1-1948 — D. O. de 9-1-1948.

POLÍGONO DE TIRO DE MARAMBAIA (mudança de denominação)

O atual Polígono de Tiro de Marambaia (P.T.M.) passa a denominar-se Campo de Provas da Marambaia (C.P.M.), de acordo com a proposta do Chefe do Departamento Técnico e de Produção do Exército (ofício n.º 2.115-D.P./320.42, de 31 de dezembro de 1947).

Aviso N.º 23 de 8-1-48 — D. O. de 10-1-1948.

OFICIAIS COM MATRÍCULAS ASSEGURADAS NAS ESCOLAS (permanência como adidos nas unidades em que se achem)

1. A fim de ser evitada a despesa resultante de duas movimentações em curto prazo, por força das prescrições regulamentares, os Oficiais ultimamente movimentados e que se encontrem com a matrícula assegurada, no corrente ano, em quaisquer das Escolas com sede na Guarnição do Rio de Janeiro, deverão permanecer adidos como se efetivos fossem nos corpos de tropa, repartições ou estabelecimentos em que presentemente se encontram, até a ocasião de ser efetivada a matrícula.

2. Excetuam-se da determinação acima os Officiais transferidos para a Guarnição do Rio de Janeiro, os quais deverão seguir a destino nos prazos regulamentares.

Aviso N.º 20 de 8-1-1948 — D. O. de 12-1-1948.

III/3.º R.1. — (autonomia administrativa)

O III — 3.º Regimento de Infantaria passa a ter autonomia administrativa, de acordo com o disposto no art. 25 do Regulamento de Administração do Exército, aprovado pelo Decreto número 2.251, de 9 de novembro de 1938.

Aviso N.º 27-A de 10-1-1948. — D. O. de 15-1-1948.

ATIVIDADES HÍPICAS DE 1948 (ordem à D. R. Veterinária)

Considerando que ao Departamento de Desportos do Exército (D. D. E.), criado pelo Aviso Ministerial n.º 431, de 30 de abril de 1947, cabe dirigir, intensificar, coordenar e representar os desportos no Exército;

Considerando que, em virtude do ressurgimento de um órgão diretor dos desportos militares, S. Ex.^a, o Senhor Presidente da República, na Mensagem n.º 342, de 23 de julho do ano próximo passado, encaminhou ao Congresso o Projeto n.º 622 que outorga ao mencionado Departamento de Desportos a direção também dos desportos hípicas;

Considerando que o referido Projeto está em discussão ou em estudos na Câmara dos Deputados;

Determino que, até a decisão governamental do caso, não faça a Diretoria de Remonta e Veterinária nenhuma previsão para as atividades hípicas de 1948 e nem empenhe as verbas orçamentárias ou dotações previstas no corrente exercício financeiro, para o desporto hípico.

Aviso N.º 30 de 13-1-1948 — D. O. de 17-1-1948.

INSTRUÇÕES REGULADORAS DO EMPRÊGO DA VACINA Te-TAB.

Por Portaria n.º 243 de 21-11-1947.

O Ministro de Estado da Guerra resolve

Aprovar As Instruções Reguladoras do emprêgo da Vacina Te-TAB no Exército e modelo de ficha para registro da imunização.

As Instruções referidas e os modelos de fichas acham-se publicadas no Diário Oficial de 19-1-1948.

CONCURSO DE ADMISSÃO À E. E. M. (matrícula de candidatas)

Atendendo às razões apresentadas pelo Estado Maior do Exército em face do resultado do concurso de admissão à Escola de Estado Maior, resolvo autorizar a matrícula no corrente ano, dos candidatos aprovados e não compreendidos no limite de vagas fixado pelo Aviso n.º 716, de 8-7-1947.

Aviso N.º 38 de 15-1-48 — D. O. de 19-1-1948.

O Governo Adhemar de Barros dá Transportes a São Paulo

Via Anchieta e Via Anhanguera, realizações monumentais — Pavimentação de todas as rodovias em um raio de 200 quilômetros da capital de São Paulo — Moto-niveladoras para as Prefeituras do Interior — A utilidade da Polícia Rodoviária — O aparelhamento das estradas de ferro — Congonhas será o melhor aeroporto comercial do Brasil.

Em mais de uma de suas palestras pelo rádio, tem o governador Adhemar de Barros mostrado como se entrosam os problemas da produção e do transporte. Daí o empenho do seu governo — que tanto tem realizado no sentido do ampáro à produção e na solução à crise do abastecimento — em resolver, com prestêza, questões que decorrem da situação anormal com que se defrontavam os nossos meios de transporte rodoviários, ferroviários e aeroviários.

O gigantesco plano rodoviário do governo Adhemar de Barros, de que a Via Anchieta e a Via Anhanguera representam já dois símbolos magníficos; o reaparelhamento da Sorocabana, e da Araraquarense, duas ferrovias básicas para a existência econômica de S. Paulo; e a ampliação e a remodelação do Aeroporto de Congonhas, iniciativa essencial para o desenvolvimento dos transportes aéreos no Estado — são empreendimentos que, só por si, bastam para a glorificação de um governo.

A VIA ANCHIETA, UM EXEMPLO

Sabe-se que, ao assumir o governo de São Paulo, o sr. Adhemar de Barros encontrou a Via Anchieta, por ele iniciada em 1939, ainda não concluída. Determinando a mobilização de milhares de operários e de todos os recursos disponíveis, conseguiu que a monumental auto-estrada fosse posta em tráfego imediatamente.

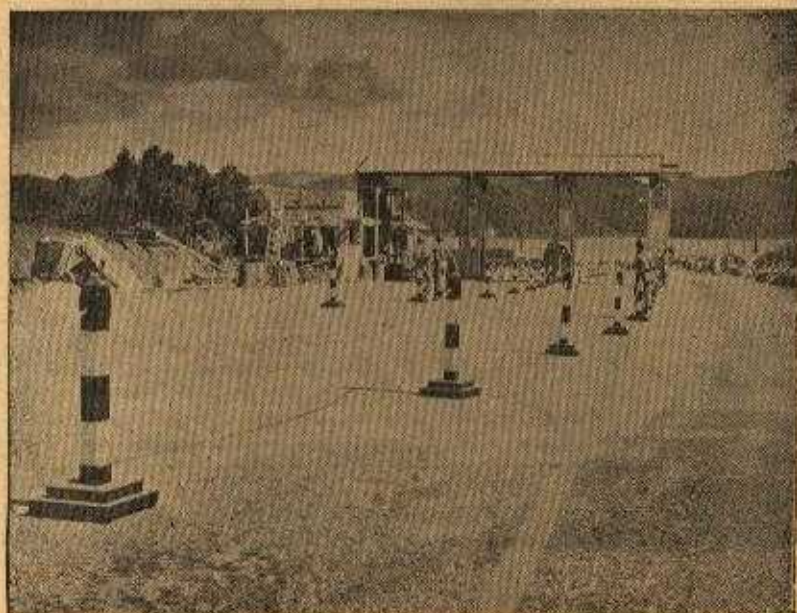
Tem ela cinquenta e cinco quilômetros de extensão e já está desempenhando papel de relevância na economia paulista, quer como meio de transporte de passageiros entre a capital de São Paulo e o porto

de Santos, quer como meio de circulação dos produtos de exportação e de importação do Estado.

Dentro em breve vai o governo do Estado recomençar a pavimentação da segunda pista, passando então a Via Anchieta a funcionar, no planalto, com as suas duas vias, enquanto prosseguem os trabalhos na baixada — trabalhos difíceis sobre mangues — que teem servido de escola e de exemplo para empreendimentos idênticos em outras partes do Brasil.

A COBRANÇA DA TAXA DE PEDÁGIO

Instituiu o Governo a Taxa de Pedágio para os veículos que circulam pela Via Anchieta : dez cruzeiros para os automóveis de passeio



Flagrante do posto de cobrança da Taxa de Pedágio, em Rio Grande, na Via Anchieta. Ainda não estão concluídas as obras de sua construção.

e vinte para os ônibus. Para os caminhões, haverá uma taxa variável, de acordo com a sua capacidade líquida. Desse modo, cobra a administração menos da metade da economia que a Via Anchieta proporciona quando comparada com o velho Caminho do Mar.

Especificando melhor, pode-se dizer que um ônibus de 33 lugares paga 20 cruzeiros por passageiro, isto é, 3 por cento do valor da pas-

sagem. Por tonelada, um caminhão paga em média 6 cruzeiros. Sendo o frete mínimo 100 cruzeiros por tonelada, incide o pedágio em 6 por cento no máximo. Assim, o valor da taxa cobrada na Via Anchieta é de 3 a 6 por cento do valor do frete, quando a taxa cobrada nos Estados Unidos tem oscilado entre doze e dezessete por cento.

Pode o Estado arrecadar, através da Taxa de Pedágio, vinte milhões de cruzeiros por ano. A taxa deixará de ser cobrada quando



O governador Adhemar de Barros inaugurando o serviço de cobrança — que é feito por sistema eletro-mecânico — da Taxa de Pedágio, no posto de Rio Grande, na Via Anchieta.

o total arrecadado atingir a cifra das despesas de construção da Via Anchieta : 340 milhões de cruzeiros, mais ou menos. O que se arrecadar constituirá renda do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem, devendo ser por ele aplicada na pavimentação, cada vez mais intensa, das estradas paulistas.

A ANHANGUERA E A SÃO PAULO-RIO

Como complemento ao tronco básico do sistema rodoviário de São Paulo, o governo Adhemar de Barros tomou também as medidas necessárias para que seja apressada a conclusão da Via Anhanguera,

auto-estrada de São Paulo a Jundiaí e Campinas. Em Campinas, a Via Anhanguera se trifurcará, prolongando-se o seu ramo direito até Goiás, o central até Barretos, e o esquerdo até Baurú. Ainda no primeiro semestre deste ano, será inaugurada a primeira pista da Via Anhanguera, até Jundiaí e, antes do fim do ano, o movimento de terra do trecho Jundiaí-Campinas estará terminado.

Uma terceira auto-estrada monumental — a São Paulo-Rio de Janeiro — também uma iniciativa do governador Adhemar de Barros — se desenha no Vale do Paraíba, e representará um passo gigantesco em direção a um sistema de comunicações rodoviárias modernas entre o Estado de São Paulo e o Distrito Federal.



Magnífico aspecto da Via Anchieta, a nova rodovia que liga São Paulo ao porto de Santos e que representa um dos empreendimentos mais notáveis do governo do sr. Adhemar de Barros.

A PAVIMENTAÇÃO DAS RODOVIAS

Foram concluídos, por outro lado, os estudos do plano rodoviário geral do Estado, compreendendo a construção de 2.200 quilômetros de novas estradas, e a pavimentação de 6.000 quilômetros, dos 12.800 que o Estado possui. Dentro de um ano e meio, mais ou menos, todas as nossas estradas de rodagem deverão estar pavimentadas em um raio de 150 a 200 quilômetros da capital de São Paulo.

O governo do Estado está providenciando a abertura da estrada Jundiá-Itú que ligará à Via Anhanguera o tronco São Paulo-Mato Grosso : Itú-Baurú, hoje dando tráfego até Lins, ao mesmo tempo que será iniciada a pavimentação do tronco paulista, em direção a Limeira.

No tronco do Paraná, será em breve iniciada a pavimentação do trecho Pinheiros-Vargem Grande, de onde partem dois dos mais importantes troncos do nosso interior; essenciais ao intercambio econômico de São Paulo com o vizinho Estado sulino; e será atacada a construção da nova São Paulo-Curitiba, destinada a encurtar de mais de 120 quilômetros, a ligação rodoviária entre as duas capitais.

Nas zonas da Alta Sorocabana, Noroeste, Araraquarense, Paulista e Norte do Paraná, quilômetros e quilômetros de rodovias completarão troncos e trechos, alargando-se assim a rede de comunicações, que aos poucos vai entrosando, através de ligações modernas e confortáveis, todos os rincões da terra baudeirante.



O sr. Adhemar de Barros presidindo ao início das obras de ampliação e melhoramentos do Aeroporto de Congonhas, ao lado do Secretário da Viação, sr. Caio Dias Batista.

MOTO-NIVELADORAS PARA O INTERIOR

Outro problema que está sendo encarado e satisfatoriamente resolvido pelo governo do sr. Adhemar de Barros é o das estradas mu-

nicipais. A rede de estradas municipais é, como se sabe, fundamental para o escoamento da produção paulista, pois — como frisou o próprio governador Adhemar de Barros — ela atinge perto de dez mil quilômetros, enquanto que a estadual é de apenas seis mil.

Assim, através do Departamento de Estradas de Rodagem, o governo do Estado tem auxiliado decisivamente as prefeituras paulistas na construção de estradas municipais — com recursos financeiros, máquinas e orientação técnica. A fixação da quota, em dinheiro, que cabe a cada município, é estabelecida por lei e leva em con-



O governador Adhemar de Barros quando soltava a alavanca de partida do primeiro trem elétrico da E. F. Sorocabana entre Santo Antonio e Cerquilho, na cerimônia de inauguração desse novo trecho.

ta a superfície, a população e o número de veículos das localidades que devem ser beneficiadas. A fim de serem distribuídas às Prefeituras Municipais do interior, o Governo do Estado adquiriu, recentemente, nos Estados Unidos, dezesseis modernas moto-niveladoras.

RECURSOS PARA O PLANO RODOVIÁRIO

Para execução desse plano rodoviário — que pode ser chamado, sem exagero, de gigantesco — teve o governo de São Paulo de fazer face a dois problemas: o da reestruturação do Departamento de

A DEFESA NACIONAL

Estradas de Rodagem e o dos recursos indispensáveis a tão vastos empreendimentos. O primeiro desses problemas foi resolvido dividindo-se o território do Estado de São Paulo em cinco regiões, em cada uma das quais operará o D. E. R., em contacto directo com os serviços e execução.

Em relação ao segundo problema, entrou o Governo naquilo que se poderia denominar a campanha pró-obtenção dos recursos necessários á concretização do Plano Rodoviário.

Custando o movimento de terra, em média, 250 mil cruzeiros por quilómetro; a pavimentação e asfalto, 700 mil; e o concreto, 1 milhão. — os recursos normais são absolutamente exíguos. Em 1947 con-



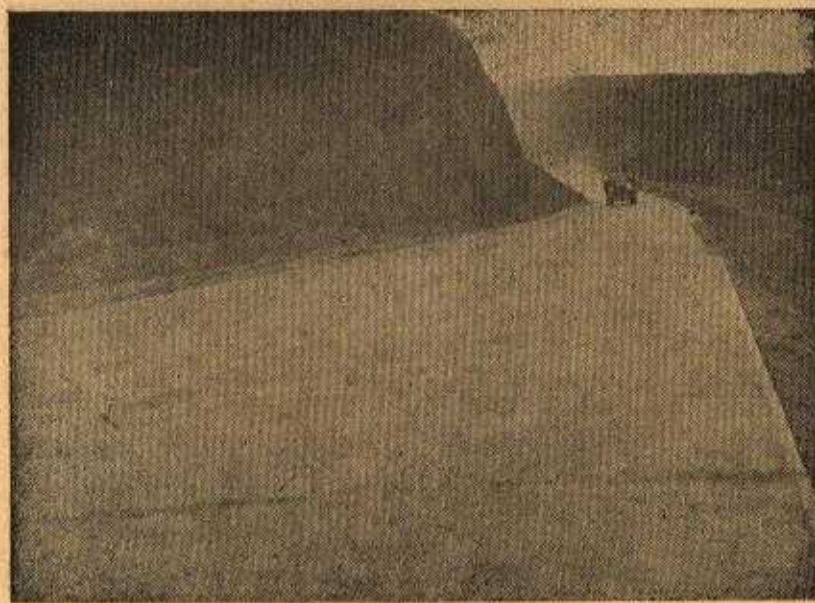
Belíssimo detalhe da Via Anchieta: a ponte sobre o rio Pequeno, executada dentro de todos os requisitos da técnica moderna e que constitui motivo de orgulho para a engenharia brasileira.

tou o Governo com pouco mais de 300 milhões de cruzeiros para rodovias. No ano corrente, com quase o dobro. Mas em 1949 carece o Governo, segundo palavras do próprio Governador Adhemar de Barros, no mínimo de um milhão de cruzeiros, para atender ao aflitivo apelo dos municípios do interior, que pedem estradas para garantir o escoamento de suas produções; e estradas modernas e pavimentadas, que façam diminuir o consumo de gasolina e o desgaste dos veículos.

A UTILIDADE DA POLÍCIA RODOVIÁRIA

Ainda no setor das estradas de rodagem, não se deve deixar de registrar aqui uma iniciativa utilíssima do governo Adhemar de Barros: a criação da Polícia Rodoviária. Além do policiamento propriamente dito, ficará sob a incumbência desse órgão a coleta permanente de dados estatísticos de tráfego para que a administração estadual possa ter, a qualquer momento, o conhecimento exato da intensidade de movimentação das estradas paulistas.

Sendo essa coleta feita em caráter permanente, o serviço estatístico agrícola, pastoril, industrial e de tráfego permitirá ao Governo traçar novas rodovias em função das necessidades reais de cada re-



Magnífico trecho já pavimentado da Via Anhanguera, por onde estão trafegando numerosos veículos entre a capital de São Paulo e a cidade de Campinas.

gião paulista. Índices matemáticos, baseados na verificação real das necessidades, possibilitarão desse modo — e talvez pela primeira vez no Brasil como solução de conjunto — um sistema rodoviário moderno e racionalizado.

O APARELHAMENTO DAS FERROVIAS

As ferrovias paulistas não tem recebido menor atenção do atual governo de São Paulo. Recebendo praticamente paralisada a Estra-

Depositos e politica de crédito

Importância do balanço geral em 1947 e demonstração de receita e despesa do segundo semestre do mesmo ano, divulgados pela Caixa Económica Federal do Rio de Janeiro.

A análise dos documentos que a Caixa Económica do Rio de Janeiro divulgou ao terminar o exercício de 1947, demonstram que, não obstante a política deflacionista do governo para reprimir as especulações, os depósitos ali feitos durante o último semestre tiveram um acréscimo de quase 340 milhões de cruzeiros, em relação ao total de junho do mesmo ano, representando um aumento sem precedente na quase secular existência da instituição.

Com pouco menos de três bilhões de cruzeiros em depósitos, a Caixa Económica apresenta na categoria dos "populares" mais de dois bilhões e quatrocentos milhões de cruzeiros, isto é, quase 82% de todas as economias entregues à sua guarda. Vê-se, pois, que a grande massa do capital acumulado na instituição provem dos pequenos depósitos feitos pelas classes mais modestas da população, correspondendo cerca de mil cruzeiros *per capita* em relação do número de habitantes do Distrito Federal.

O balanço geral da Caixa Económica divulga os algarismos sobre a política de crédito, que é o fundamento da existência da instituição, por meio de empréstimos, com um total de mais de dois bilhões de cruzeiros, assim distribuídos: hipotecas — Cr\$ 1.214.544.105,80; garantias simultâneas — Cr\$ 280.176.648,30; Caixas Económicas Federais — Cr\$ 55.684.832,20; títulos — Cr\$ 33.008.865,00; consignações — Cr\$ 410.664.655,80; penhores — Cr\$ 166.770.684,00 e diversos — Cr\$ 5.833,40.

A maior categoria dos empréstimos corresponde às operações de hipotecas, mais de um bilhão e duzentos milhões de cruzeiros, que constituem num centro urbano como o Distrito Federal fatores de influência decisiva na solução de um problema que aflige milhares de famílias — o da casa própria.

A demonstração de receita e despesa, referente ao segundo semestre de 1947, apresenta elementos dignos de confronto. Só em juros capitalizados automaticamente, a Caixa Económica dispendeu, nos seis meses últimos, pouco menos de sessenta milhões, relaciona-

A DEFESA NACIONAL

dos nas mesmas modalidades correspondentes aos depósitos com os seguintes totais : populares — Cr\$ 51.354.334,60; escolares — Cr\$ 194.983,90; comerciais — Cr\$ 1.109.596,50; Prazo Fixo — Cr\$ 1.536.635,50; aviso prévio — Cr\$ 3.359.464,40; caucionados — Cr\$ 219.166,40; judiciais — Cr\$ 604.101,50. É explicável que como maior parcela dos depósitos, tenha correspondido também à categoria dos populares maior soma de juros isto é, acima de 50 milhões de cruzeiros. Mesmo os escolares foram aquinhoados com a relativamente pequena mas significativa importância de quasi 200 mil cruzeiros.

No total de juros recebidos a receita da Caixa Económica apresentou mais de 100 milhões de cruzeiros, correspondente também às mesmas modalidades de empréstimos, com parcelas assim discriminadas : Caixas Económicas Federais — Cr\$ 1.579.846,80; cauções — Cr\$ 1.310.287,90; Consignações — Cr\$ 19.788.186,80; hipotecas — Cr\$ 46.201.815,40; bancários — Cr\$ 5.046.616,80; Tesouro Nacional — Cr\$ 2.612.078,10; diversos — Cr\$ 8.152.046,90; e penhores — Cr\$ 9.569.321,00.

A apuração geral da receita e da despesa deu no semestre em referência o resultado económico de 21 milhões de cruzeiros, depois de liquidadas todas as obrigações da Caixa Económica, referentes a juros devidos aos depositantes, vencimentos do quadro funcional, aquisição de material e demais despesas indispensáveis à manutenção de um estabelecimento que diariamente lida com milhares de pessoas em todos os bairros da metrópole.

Colaboram neste número:

Gen. T. A. Araripe
Gen. Juarez F. Távora
Cel. Renato B. Nunes
Maj. Paulo de Queiroz Duarte
Maj. José Campos de Aragão
Maj. Arold Ramos de Castro
Maj. Samuel A. A. Corrêa
Maj. Paulo Enéas F. da Silva
Maj. Souza Junior
Maj. Felicissimo de Azevedo Aveline
Cap. Newton Franklin do Nascimento
Cap. Leonino Junior
Cap. A. Werner
Cap. Moura Netto
Cap. Carlos de Meira Mattos
Ten. Germano Seidl Vidal
Ten. Cel. Altair Franco Ferreira
Sgt. Luiz Marques Moreira



Cr\$ 8,00