

A Defesa Nacional

4

ABRIL
1948

NÚMERO
407

Coronel RENATO BAPTISTA NUNES Diretor Presidente
Ten. Cel. ALBERTO RIBEIRO PAZ Diretor Secretário
Major BELARMINO NEVES GALVÃO Diretor Gerente
1.º Ten. DIÓGENES VIEIRA SILVA Auxiliar

RIO DE JANEIRO

BRASIL

A DEFESA NACIONAL

Fundada em 10 de Outubro de 1913

Ano XXXIV

Brasil - Rio de Janeiro, ABRIL de 1948

N. 407

SUMÁRIO

	Pág.
EDITORIAL	3
HOMENAGEM — General Leclerc	5

ASSUNTOS DE CULTURA PROFISSIONAL

A propósito da Reestruturação — Cel. João Vicente Sayão Cardoso	19
Reflexões (Motomecanização e Unidades Motomecanizadas) — Ten-Cel. Olympio Mourão Filho	25
Concurso de Admissão à E. E. M. — Problemas táticos correspondentes — O Regimento de Cavalaria na marcha — Major Paulo Enéas	29
A Artilharia Anti-aérea no combate — Major José Campos de Aragão	35
Leitura de cartas e de fotografias aéreas — Major João Alberto Dale Coutinho	39
Porque não extinguir a cavalaria a cavalo — Major José Cadeceira Lopes	43
Emprego Tático do morteiro no ataque — Trad. do Major Belarmino, Neves Galvão	49
Metralhadora Browning — Asp. Gustavo Lisboa Braga	53

ASSUNTOS DE CULTURA GERAL

O Petróleo e a Segurança Nacional — Cel. J. B. Magalhães	71
A corrida atômica — Trad. do Ten-Cel. Ary Silveira	87
A ligação do sul com o norte do País pelo Tocantins — Major Alípio Ayres de Carvalho	95
Antecedentes estratégicos de uma guerra eventual — Trad. do 1.º Ten. Diógenes Vieira Silva	103

GEOGRAFIA E HISTÓRIA

Tiradentes, Herói e Mártir — Cap. Moacyr Ribeiro Coelho	107
O descobrimento do Brasil — O mito do acaso — 1.º Ten. Diógenes Vieira Silva	119
A Mesopotâmia argentina — Cap. Moacyr Ribeiro Coelho	131
A mais inhóspita região da terra — Ten. Luiz Taboara	139

OPINIÕES

O atual período de recrutas face aos problemas de Instrução — 1.º Ten. Lélis Bennett Facó	143
---	-----

DIVERSOS

DA PROVÍNCIA: Os fundamentos da raça (aula inaugural da E. P. C. de Porto Alegre) — Cel. Rinaldo Camara	147
Recepção do estandarte do C. P. O. R. de São Paulo — Aluno Paulo de Tarso Santos	155
Notícias Militares	159
Noticiário & Legislação	163

EDITORIAL

Há três anos, apenas — Abril de 1945 — Eisenhower, em carta dirigida a Marshall, informava que o inimigo nenhum ataque mais podia desfechar.

Norte da África. Sicília. Itália. Praias da Normandia. Paris. Margens do Reno. Berlim.

Pouco a pouco o caos em todas as frentes e a derrota em terra, no mar e no ar, impunha aos Exércitos do Reich a rendição incondicional.

Transformara-se em ruínas a "fortaleza da Europa", tão falada...

Era o fim da Segunda Grande Guerra Mundial. Guerra a que foi o Mundo levado pelo nazismo escravizador, ávido de destruir pela brutalidade da força os anseios de liberdade das Nações democráticas.

Há três anos, apenas, isso aconteceu e já, novamente, as ameaças de guerra pairam sobre a Terra.

Os engenhos super-aperfeiçoados, cuja síntese se pode enfiar no terrível poder destruidor da bomba atômica, não atemorizaram aos povos da barbárie, nem conseguiram arrefecer o entusiasmo imperialista das Nações ambiciosas.

É, desta vez, o comunismo intrigante e traçoeiro que procura estender para o ocidente sua "muralla de ferro", dentro da qual se apoiará, certamente, para assaltos futuros na conquista do objetivo final: a escravização do Mundo...

Outra vez em perigo a independência dos povos!

Sucumbirá ela agora? Não. Por certo que não.

As forças democráticas de novo se juntarão e nos ideais de justiça, de igualdade e de fraternidade, buscarão poder suficiente para conter e dominar a expansão do flagelo.

Reunidas em Bogotá encontram-se, neste momento, as Repúblicas do Continente Americano.

As manifestações de entendimento e de solidariedade que lá se verificam oferecem penhor seguro de que a liberdade jamais se apagará das Américas, como jamais deixou de constituir-se em anelo de seus filhos.

* * *

Há três séculos, precisamente — 19 de Abril de 1648 — nas cercanias de Recife, travava-se a primeira "grande batalha dos Guararapes".

Um grupo de patriotas cujos nomes vale ressaltar — André Vidal de Negreiros, Felipe Camarão, Henrique Dias, João Fernandes Vieira, General Francisco Barreto de Menezes, derrotava em campo raso o estrangeiro invasor.

Três mil e quinhentos pernambucanos, sem Artilharia, contra cinco mil holandeses, ou mais, dispendo de canhões.

Combate mortífero, feroz, desigual, porém marcante como primeira manifestação do espírito de brasilidade já despontando em sua formação.

Século e meio mais tarde — 21 de Abril de 1792 — ainda no Continente Americano e em terra brasileira, pelos mesmos e alevantados ideais de liberdade da Pátria, calma, nobre e desprendidamente subia ao patíbulo, chamando a si todo o peso de uma vingança, o Alferes de Milícias, José Joaquim da Silva Xavier, o Tiradentes.

Esquartejado em praça pública. Declarados infames os seus descendentes. Punha-se em cena o ato final de uma tragédia.

Inconfidência mineira. Praticamente, diz Calógeras, se resumira em "planos, projetos e conferências vagas" mas, na realidade, traduzira bem alto o primeiro grito de independência de uma nova nacionalidade.

"Libertas quæ sera tamen"! A semente lançada em terra fecunda germinou finalmente e a árvore da liberdade, frondosa e amiga, estendeu um dia sua sombra benfazeja sobre o solo brasileiro.

Mas... é preciso não esquecer: A luta pela liberdade não tem fim!

* * *

A Defesa Nacional, reverenciando a memória dos heróis do passado, crê firmemente no futuro da Pátria Brasileira, forte e respeitada, no consenso das Nações livres.

HOMENAGEM

GENERAL LECLERC



Precedendo a todos, o Chefe de sua guerra vitoriosa: o GENERAL LECLERC

Nota da Redação — A França perdeu um Soldado dessa tẽpera que honra uma raça: o general LECLERC.

De pequena estatura, aparentemente fransino, era uma alma de diamante num corpo de aço. Um dinamo de energia irradiante, que

criava em tórno de si um campo de forças físicas e morais, eletrizando e impulsionando os que de perto ou de longe lhe obedeciam ao comando, transformados noutros tantos soldados intrépidos e abnegados até o heroismo. Sua vontade foi como uma centelha que, jorrando das profundezas do TCHAD, fulminou de passagem, num impeto incontido, as forças inimigas de PEZZAN, da TRIPOLITANIA, da TUNISIA e, saltando o Mediterraneo, passou por PARIS e foi explodir em STRASBURGO. Foi, enfim, um verdadeiro chefe. Só tombou ferido de morte por um golpe traiçoeiro do Destino.

"A Defesa Nacional, associando-se ao pesar do glorioso Exército francês, julga prestar á memória do General LECLERC a melhor das homenagens, transcrevendo as belas páginas que sôbre o chefe memorável escreveu seu bravo adjunto, o General INGOLD, em "França e seu Império na Guerra", obra dedicada ao General DE GAULLE, o Libertador do Território.

* * *

AS TROPAS SAARIANAS (1)

Enquanto a 1.ª Divisão francesa livre combatia perto das costas da África, as tropas do TCHAD constituíam-se e lutavam, desde os primeiros dias, no próprio coração desse Continente.

Núcleo da Divisão famosa, a Coluna LECLERC já possuía todas as qualidades

táticas da Divisão LECLERC, e todas as suas características singulares, decorrentes das circunstancias em que nasceu e da personalidade de seu criador.

Surgindo sob o signo do motor, da rapidez, da audácia na concepção e na execução, essa falange heróica ocupa um lu-

gar de escol na guerra como em nossos corações. Libertou PARIS e conquistou STRASBURGO.

O segrêdo do seu cunho guerreiro, é o seu Chefe. Soldado prestigioso, o General LECLERC soube fundamentar sua autoridade numa verdadeira mística:

— Mística do chefe. Os homens têm nele uma fé que lhes inspira uma espécie de amor por ele...

— Mística do corpo. Cada unidade se considera como um membro moral de uma entidade espiritual...

— Mística do combate individual. As operações do deserto deviam exaltá-la nas equipagens, sempre estreitamente solidárias, entretanto, com a manobra e o combate de conjunto.

— Mística, enfim, da Pátria, através do sentimento que um verdadeiro soldado devota ao exército.

A coluna mais tarde, será Divisão; a Corte se transformará na Legião, sem nada perder de sua alma na metamorfose...

Tal era a Coluna, tal será a Divisão.

Um corpo harmonioso e possante, bafejado pelo espírito. Um ser completo, magnífico e vivaz cujo berço foi o TCHAD, e demiurgo um soldado bronzeado pelo sol da África.

O mesmo que, em 25 de agosto de 1944, de pé no seu carro, afastava com um gesto amistoso e familiar da mão, a turba que o rodeava, e respondia às aclamações dos parisienses com um sorriso do olhar, de que eles jamais se esquecerão: o General LECLERC. (1)

(1) — Obra cit.

* * *

Fezzan — Tripolitania — Tunísia

Pelo General INGOLD

OS DO TCHAD

Defronte do FORTE LAMY, para além da larga corrente do LOGONE e do CHARI, que se despeja no lago TCHAD, estende-se uma planície baixa, semeada de arbustos espinhosos cor de ferrugem. Na época das chuvas, a torrente se alarga, as margens tornam-se incertas, e as pirogas circulam por sobre as terras inundadas. As águas deslizam por cima da macega, antes refúgio de antilópes, roçando, ao passar, os galhos espinhosos momentaneamente submersos.

Esta planície, face ao Forte ILAMY, é o campo de batalha de KOUSSERI.

Campo de batalha como tantos outros da ÁFRICA? Não.

Esse campo de batalha de KOUSSERI marca uma grande data, a maior, talvez, na história da expansão francesa na África. KOUSSERI viu, com efeito, o esmagamento de RABAH, o derradeiro grande tirano da

África do Norte. E, fato notável, a esta batalha estiveram presentes todo o Império, toda a França: a África do Norte, herdeira da glória de LAMORICIÈRE, de BUGEAUD com o major LAMY, a África Ocidental, herdeira da glória dos FAIDHERBE, dos GOURAUD, com o capitão JOALLAND, a África Equatorial, herdeira da glória do almirante BOUVET, de SAVORNAN DE BRAZZA com GENTIL. Franceses de todas as províncias da França enquadravam essas tropas vindas do norte, do oeste, do sul, para essa reunião de batalha. Na tarde de KOUSSERI, todo o bloco francês se amalgamava. Mais de um século de esforços, de bravura e de proezas recebia sua auréola.

Nesse lugar, um dos de mais difícil acesso do continente africano, talvez esquecido por séculos? Não! Foi nesse lugar, do qual a maior parte dos franceses

perdera a lembrança em 1940, que ressoou o eco do primeiro apêlo do General de GAULLE e nasceu o "primeiro gesto da Resistência francesa".

Extranha coincidência? Não, mas lugar predestinado, marcado pela história para constituir-se em cadinho dessa fé tchadiana que vai arrebatá-la a vitória ao longo das suas etapas: CHEREN, MOURZOUK, KOUFRA, TRIPOLI, TUNIS, PARIS, STRASBOURG. E a força do destino proporcionará a esses homens do TCHAD o primeiro desfile da vitória em PARIS, libertado, dia por dia, quatro anos depois de sua "Rebelião".

Sua fé profunda reúne seres que nenhum sentimento moral, religioso ou político aproximava. Ela divide também súbitamente, aqueles que tudo parecia unir: missionários vão ao combate ao lado dos forçados, e irmãos encontram-se, face a face, como adversários.

Uma fé vive pelos seus mártires.

Para durar, para crescer, sua Fé precisa da Morte, cruel contraste! Quanto mais tombam os mortos, mais se alteia a Fé, mais numerosos são os que acodem ao seu chamado.

Eis, então, precedendo a todos, aquele que devia ser o chefe de sua guerra gloriosa, centelha que atearia incêndios, o General LECLERC.

"Bem sei que é difícil exigir das tropas do TCHAD mais fanatismo ou impulsão; que se tranquilizem: tudo quanto puder ser tentado, do ponto de vista de combate, o será".

Foi nesses termos que, a 2 de dezembro de 1940, o Coronel LECLERC falou às suas tropas, ao assumir o comando do Território do TCHAD.

E "tudo quanto pode ser tentado" o será no decorrer dos anos 1941-1942 e 1943.

Esse combate apresenta características inerentes à topografia dos lugares em que se desenrola. Temos assim:

— As operações tipicamente saarianas e as campanhas da ERITRÉA e da TUNISIA. As primeiras pertencem à guerra do deserto, as segundas à guerra nas regiões montanhosas.

Três episódios balizam as operações saarianas:

— O raid sobre MOURZOUK, seguido da tomada de KOUFRA, a inquietação do FEZZAN e, finalmente, sua conquista.

A campanha da ETITRÉA é assinalada pela ação brilhante de um Batalhão do TCHAD, o B. M. 3, comandado pelo major GARBAY, o futuro General da primeira D. F. L.

A da TUNISIA se inicia, depois da conquista definitiva de FEZZAN e da entrada em TRIPOLI, com os combates de KSAR RHILANE, e compreende o "rush" final para TUNIS.

Um traço de ordem moral liga intimamente as operações saarianas às campanhas da ERITRÉA da TUNISIA: nasceram da vontade de manter a França na guerra — engajando a qualquer preço "operações ofensivas francesas que partissem de um território francês, sob o comando de chefes unicamente franceses".

Foi a necessidade de ter a França presente onde quer que se combata que lançou um Batalhão do TCHAD ao assalto das montanhas da ERITRÉA e levou a MASSAOUAH, nas praias do mar Vermelho, o desfile vitorioso de nossos atiradores SARAS, vindos de FORT-ARCHAMBAUT. Foi essa necessidade que, em TRIPOLI antes da nossa campanha da TUNISIA, levou o General LECLERC a dizer ao General MONTGOMERY:

"Não somos numerosos, falta-nos certo material necessário para esta batalha tunisiana cujo carácter difere do das nossas operações saarianas. Não vos interessamos, sem dúvida, em face dos consideráveis meios de que dispomos, mas pedimos que nos empregueis, porque é preciso. É preciso, pela França".

A guerra saariana foi um longo assalto... Um assalto através das dunas, dos "serir" vermelhos, dos "serir" negros, das depressões de "fech-fech" — terra putrefacta — na qual uma jornada de esforços mal proporciona um avanço de alguns quilómetros, por entre as miragens que parecem surgir da terra e desaparecem súbitamente, para reaparecer mais longe.

Um assalto que contrasta com aqueles que os veteranos conheceram nos campos de batalha de ARTOIS, da CHAMPAGNE, de VERDUN. O de ontem, curto, brutal, através dos terrenos devastados, semeados de redes de arame, excavados. O de hoje, longo, metódico, através de espaços infinitos.

Duas palavras, entretanto, dos combates de outrora, lhes vêm á boca: "A cousa vai?" Elas não se dirigem mais ao homem ofegante das longas cadeias humanas que percorrem os "boyaux" da frente, mas ás equipes que sofrem além, na areia dos horizontes ultrapassados.

Um assalto a um inimigo que não se vê, mas cuja aparição no horizonte buscam continuamente, como marinheiro espregueado ao longe a visão duma esquadra inimiga.

A palavra de ordem é "lançar-se em sua perseguição e tentar, pela manobra, cortar-lhe o caminho...", o caminho através de um mar de areia, enquanto, nas peças, atiradores, apontadores, desencaixam o tiro de nossas armas.

Sua guerra é, assim, — na sua forma — muito mais uma guerra marítima do que terrestre.

Tais como as esquadras — aos sinais de bandeiras de cores diversas hasteadas pelos chefes — os agrupamentos motorizados se alongam em colunas, ou súbitamente se desdobram em batalha.

Tais como as esquadras — nas horas perigosas do dia quando os aviões inimigos os sobrevoam — vão esconder-se, como nos "fjords", nas gargantas dos maciços rochosos que, do TIBESTI, se estendem para FEZZAN.

Tais como as esquadras — com o in-

tervalo de semanas — reencontram-se em pontos precisos do deserto, cuidadosamente determinados, como os navios no oceano.

Tais como as esquadras — fazem o ponto na tarde das longas etapas e dos combates.

Nos dias de ventania, a areia, no cimo das dunas, se esparge como a espuma na crista das vagas e, no ar obscurecido, os veículos se perdem de vista, como os navios na tempestade.

Sob o ataque inimigo, quando um dos seus veículos é atingido, uma alta coluna de fumaça negra anuncia ao longe sua perda, tal como no mar o pavio ferido.

A equipe é, nesta guerra, a própria célula de combate. O General LECLERC insiste sempre sobre esse ponto. O valor de uma viatura, é o valor de sua equipagem... A ação de uma viatura pode ser decisiva.

A vida em equipes cria entre os homens um verdadeiro "espírito de equipagem".

Ontem, os infantes da esquadra, como hoje os do grupo, ligam-se por numerosos laços, mas na marcha de aproximação, na batalha, cada homem retoma sua individualidade segundo a função que exerce na ação... granadeiro... fusileiro-metralhador. Há "dispersão" no terreno.

Aqui, o homem está ligado á máquina na maior parte das situações graves. Toda a célula de combate se mantém encerrada em alguns metros. Tudo quanto lhes garante a existência, seu papel na guerra, confunde-se por entre os homens... água... viveres... gasolina... munições...

Nossos homens viverão "em equipes" durante anos inteiros.

É por equipes que se engajam em KOU-FRA a 18 e 19 de fevereiro de 1941 contra a "Saariana di Cufra".

É por equipes que são passados em revista e que depois desfilam diante do General de GAULLE em LARGEAU, em setembro de 1942.

É por equipes, também, que sabem

morrer, como aquela equipe de homens do CAMEROUM que, perdida entre TORO E ZOUAR, foi descoberta depois de quinze dias de pesquisas. Junto aos cadáveres

ressequidos, encontraram-se estas simples palavras: "Se vocês não chegarem dentro de dois dias, estaremos mortos. Viva a França!"

MOURZOUK...

...abre a série de raids motorizados saarianos. Este, de extrema audácia, é conduzido pelos Britânicos, aos quais se reuniu um punhado de Franceses, comandados por soldados magníficos, o Coronel d'ORNANO. Trata-se de lançar-se a mais de 500 quilômetros em pleno deserto, aonde não se encontra nem vegetação nem água, por entre fortes e patrulhas adversas, com o fim de levar a desordem aos arraiais inimigos, aterrorizar o adversário, fazê-lo temer uma operação de envergadura — o, sobretudo, colher informações.

Os "raiders" partem de KAYOULÉ e, a 11 de janeiro de 1941, apresentam-se de frente de MOURZOUK. A surpresa foi total, a ponto de os italianos tomarem nossos destacamentos por amigos e os saudarem à maneira fascista.

Quando atacados a tiros, refugiam-se no forte... e nele se encerram. Os franceses atacam o campo de aviação, apoderam-se dele, capturam trinta prisioneiros e incendiam todos os aviões que lá estavam... mas d'ORNANO foi mortalmente ferido ao abordar, de arma em punho, o hangar.

Entretanto, não se pode pensar em assaltar um forte cujas muralhas têm dez metros de altura, que está bem armado e abundantemente guarnecido. Os "raiders" se desferram rapidamente, carregando seus mortos e feridos. A 15 quilômetros de MOURZOUK se detêm na duna... D'ORNANO e um sargento neo-zelandês são inumados lado a lado. Sobre a manta

que envolve o corpo de ORNANO, nossos homens prendem a ancora colonial e a cruz de LORENA. O major inglês CLAYTON lê a prece dos mortos, e repartem.

A 12 de janeiro, no caminho de retorno, o raide apodera-se, sem combater, do pequeno posto de TRACHEM... e a longa marcha prossegue em direção a GATROUM. Apodera-se, de passagem, do pequeno posto de EUILA, reconhece os arredores de GATROUM, que contorna, e se dirige para TEDJÈRE, onde espera achar uma patrulha francesa enviada ao seu encontro, mas foi somente em TOUMMO que se operou a junção.

Volta, em comum, para ZOUAR.

O raide termina atravessando sem dificuldades o canto septentrional da África Ocidental Francesa.

* * *

Com as notícias de MOURZOUK, todo o TCHAD, em sinal de vitória, hasteou suas bandeiras nos "bordjs" fronteiras e nos postos cobertos de palha da zona, dos grandes rios.

Esta primeira vitória foi também um transe cruel. Nós o assinalamos içando as bandeiras em funeral uma hora antes do pôr do sol, como homenagem prestada ao primeiro dos Franceses livres ferido de morte pelo inimigo. Onde tombará o último? Nas planícies da Alemanha? Um estado d'alma semelhante ditou a BAYARD estas palavras, ao saber da morte de GASTON DE FOIX, na tarde de RAVENNE: "Se o Rei ganhou a batalha, é bem certo que os pobres gentis-homens a perderam".

KOUFRA...

... minuciosamente preparada, do ponto de vista técnico, pelo major inglês CLAYTON, o raide de MOURZOUK acabava de demonstrar as imensas possibilidades da

coluna motorizada no deserto onde, até então, as operações marchavam a passo de camelo.

O Coronel LECLERC deduziu instan-

taneamente os ensinamentos que os fatos encerravam. Seu espírito lúcido e seu temperamento audacioso deviam conduzi-lo, primeiro, a criar uma tática de inquietação e, mais tarde, uma estratégia de conquistas. Uma e outra farão maravilhas na África, e depois na França, onde seriam coroadas na tomada de STRASBURGO.

Logo depois de MOURZOUK, as tropas de LECLERC vão engajar-se num segundo raide cujo objetivo será KOUFRA.

KOUFRA "um oásis de palmeirais situado a cerca de 1.000 quilômetros do posto da fronteira de TEKRO, em pleno coração de 500 quilômetros do nada desértico. Sua segurança é garantida pela cidadela de EL-TADJ. Um forte quadrado de 150 metros de lado, provido de artilharia e de metralhadoras, flanqueado por baluartes empoleirado no espigão rochoso do DJEBEL-EL-BUD de onde se desvenda, em derredor, o deserto, num raio de 15 quilômetros. A guarnição é de 600 homens, aos quais se juntam uma companhia de defesa móvel e várias esquadrilhas de aviões. Seu campo de aviação serve de ligação das comunicações aéreas entre a LYBIA e a ETIÓPIA, e de base às suas esquadrilhas. Eis aí KOUFRA, símbolo da potência africana da ITÁLIA, disse MUS-SOLINI.

— Um armamento medíocre nas mãos de 400 homens, dos quais 250 combatentes; 60 veículos dos quais 24 de batalha, velhos "BEDFORD" que vieram da NORUEGA, alguns aviões de bombardeio, mas nem um só de caça, e eis como "os de LECLERC" marcharam contra KOUFRA.

Sigamo-los.

Os ingleses, de volta de MOURZOUK, marcham na testa da coluna. Sofrem perdas severas, o major CLAYTON é ferido, cai prisioneiro. Quatro sobreviventes empreendem a volta, a pé, para os nossos postos-avançados, situados a 400 quilômetros.

A 12 de fevereiro, uma caminhonete francesa enviada à sua procura, encontra um cantil que um avião lançara para mi-

tigar-lhes a sede. Nesse cantil, vazio, lê-se gravado a ponta de faca: "Arredores de TEKRO — temos muita sede e fome. Marcha rastro dos autos. Assinado: WINCHESTER e MOORS".

À vista desses acontecimentos que mudam completamente a situação, LECLERC decide tentar um reconhecimento ligeiro sobre KOUFRA, com 24 viaturas. Assume o comando. Esse reconhecimento é coroado de êxito. LECLERC retorna, então, às suas bases, organiza e põe em marcha a coluna que vai decidir da sorte de KOUFRA. Esta coluna trava dois combates a 18 e 19 de fevereiro, com a "Sahariana di Cufra". São combates de uma audácia extrema, que se caracteriza pelo desbordamento dos motorizados inimigos. Apesar dos meios serem muito inferiores o adversário é derrotado. Resta, agora, conquistar o forte de KOUFRA. Sua sorte foi selada após dez dias de cerco, assinalados pela inquietação contínua de patrulhas que travam combates levados até à luta corpo a corpo. LECLERC é o primeiro a entrar na praça conquistada a 1.º de março de 1941. Permanecemos por alguns momentos entre os nossos combatentes.

O Padre BRONNER, capelão do TCHAD, é a sentinela postada à entrada do Forte. Com sua longa barba grisalha, armado com um mosquetão, de baioneta calada, exerce sobre os italianos uma impressão tremenda.

É 1.º de março; os italianos acabam de receber suas rações de víveres. O Padre obriga-os a depositar junto à porta do forte os sacos de farinha, as massas, levantando assim uma pirâmide magestosa. Os italianos não compreendem por que razão ele permanece de guarda um dia inteiro. É que, por si só, ele representa a Companhia Europeia da coluna, unidade cuja existência foi imaginada por eles. Temendo nossos senegaleses, os italianos, quando capitularam, haviam pedido que a ocupação do forte fosse entregue às tropas européas.

"De acôrdo, disse LECLERC... ficará BRONNER".

No dia 2, às 8 horas, a bandeira fran-

cesa era içada solenemente no grande mastro do forte. Uma continência d'armas simples e emocionante, encerra essa cerimônia. Voltado para a bandeira, que flutua agora sobre o forte conquistado, o Coronel LECLERC pronuncia algumas palavras: "Não nos deteremos senão quando a bandeira francesa flutuar também sobre METZ e sobre STRASBURGO".

Assim acabava de ser feito o famoso juramento que seria cumprido três anos depois, no dia em que a Divisão LECLERC entrar em STRASBURGO.

* * *

Nossos graduados e nossos homens contemplam, satisfeitos, os despojos conquistados.

AS INQUIETAÇÕES DO FEZZAN . . .

Na primavera de 1942, e após minuciosa preparação, LECLERC desencadeia uma guerra-relâmpago, executada por 100 veículos de combate e 500 homens, que atacam simultaneamente dez pontos de um vasto território e se retiram rapidamente, deixando o inimigo sob a impressão de um temor irrefletido, misterioso, diante do silêncio que, súbitamente, sucede à passagem das patrulhas...

Lançam-se todos ao mesmo tempo, como uma tromba: GEOFFROY e ALLAURENT sobre BRACK-SEBHA, — HOUS e DUBUT sobre GATROUM, — DE GUILLEBON sobre TMESSA e ZUILA, — DIO e POLETI sobre TEDJERRÉ, — MASSU para UM e EL-ARANEB.

Para o inimigo, é a "semana do terror". Seus postos de rádio lançam através de um país tão vasto quanto a França apelos desesperados: "GATROUM não fala mais...", "TEDJERRÉ não fala mais...", "TMESSA não fala mais..."; os "Dzigauillisti" (nome dado aos Franceses livres) estão no FEZZAN...

Nossos rádios respondem irradiando para o mundo seus boletins de vitória: "GATROUM destruída", "Guarnição TEDJERRÉ em fuga", "TMESSA em chamas..."

Prisioneiros: 12 oficiais — 52 sargentos e homens de tropa europeus — 325 askaris, ou atiradores líbios;

Materia: 4 canhões de defesa anti-aérea e contra-carros — 48 metralhadoras Breda, Fiat, Schvrazlose — 53 leves — dezenas de milhares de cartuchos — 9 viaturas Spa (material saariano) — 2 Fiat de 7 toneladas — 5 viaturas leves de reconhecimento;

Reabastecimentos:

Um enorme stock de macarrão, de queijo parmesão. Armazens inteiros de sacos de farinha de trigo, de caixas de atum e de leite. Havia com que alimentar nossos atiradores durante semanas.

* * *

Os alemães, num artigo do "Die Wehrmacht", depreciavam essas operações. Seu caráter de subitaneidade, de elasticidade não lhes havia escapado; não perceberam porém, o de sincronização que LECLERC assinalava no início desta maneira: "obter a profundidade imediata do campo de batalha mediante a sincronização das chegadas aos diferentes teatros".

Dominando, talvez, o próprio feito de guerra, esses raides de inquietação proporcionavam às tropas vantagens importantes.

Na ordem moral, o espírito ofensivo era exaltado, e na ordem técnica era um verdadeiro mundo que se desvendava. A conquista do FEZZAN-TRIPOLITANIA nasce na sua concepção, na sua forma, nesse mês de março de 1942.

No dia da partida, viaturas em marcha acelerada para o sul, os homens de LECLERC lançam, por vezes, durante a jornada, um demorado olhar para a retaguarda, para os palmeirais, linhas escurecidas no horizonte das dunas, para os postos conquistados, para os "garas", teatros de tantos encontros com o inimigo...

A medida que desaparecem esses lugares, ontem desconhecidos, mas hoje gravados na sua vida com uma nitidez que somente os atos de guerra imprimem às for-

mas inertes da natureza... os nossos homens sentem crescer-lhes, no íntimo, uma intuição, e depois de uma certeza: "Nós voltaremos".

CONQUISTA DO FEZZAN E DA TRIPOLITANIA

... O sinal do retorno lhes foi dado numa tarde de novembro de 1942, num longo telegrama que terminava com estas palavras: "Marchai contra o inimigo".

Foi uma bela tarde.

Desde esta noite, a atividade desenvolveu-se em todo o país. Pela terceira vez, desde 26 de agosto de 1940, a A. E. F. entra em combate. O esforço de hoje vai ultrapassar os precedentes; perto de 5.000 homens, mais de 2.000 veículos, vão constituir a "coluna LECLERC". Há unidades que já estão em marcha ao longo dos grandes rios africanos, tal como essa companhia trazida do CAMEROUN, afirmação viva da vontade que nutre o CAMEROUN de permanecer Francês.

Uma localização das forças realizada de surpresa, do Equador ao TIBESTI, uma base de carburante audaciosamente avançada, quatro dias antes do ataque, a centenas de quilômetros para além da base de partida, vão aumentar a rapidez da arrancada.

Nos centros de atividade, as equipes noturnas se sucedem no trabalho. No rio, as barcas de KOUSSERI e de YAGONA vogam, quase sem cessar, de uma margem para a outra, transportando homens e material. Inquietados com esse aumento inesperado de ruídos, os animais de caça, antílopes, "phacochères", fogem das proximidades dos caminhos e se distanciam dos postos. As dependências dos estados-maiores conservam suas luzes acesas até muito mais tarde do que antes. O "Círculo dos Tchadianos", local de reunião após o trabalho, perde seu movimento costumeiro. Belo exemplo de um país que aspira à vitória e que sabe o que ela exige.

1.300.000 litros de gasolina, transportados a 1.500 quilômetros de FORT-LAMY, custam um esforço que os técnicos defi-

nem brutalmente por meio de algarismos: "Para transportar 10.000 litros de gasolina, são necessários 35.000!"

Marchai ao inimigo! Sim, é certo, mas o inimigo está longe!

Antes de encontrá-lo, é preciso viver cem vezes a angústia de varar a areia, de ser o homem verdadeiramente sepultado, unido à máquina. É pôr em dúvida a possibilidade de atingir o fim da etapa fixada, sentir crescer no íntimo a revolta contra essa natureza, essa areia maldita; experimentar, em certos dias, um verdadeiro furor, querer quebrar, ferir, injuriar tudo quanto nos rodeia.

É preciso, nas horas de esgotamento, não ser mais do que um homem fraco, vencido, reanimar-se, triunfar seja como for, e depois de 20 ou 30 dias de tal combate — última recompensa — surgirá, súbitamente, a saída de uma duna... ZOUAR e sua bandeira.

"Baroud (1) da areia, primeiro", dizia LECLERC a suas equipes. Sim "Baroud da areia", que exige seus mortos — seus humildes mortos do fígado — com severidade maior que o verdadeiro baroud da metralha.

* * *

Tentemos reviver algumas horas dessa conquista.

A 25 de dezembro, um primeiro comunicado do Quartel General de LECLERC anuncia que um destacamento motorizado italiano foi derrotado.

A 28 de dezembro, o agrupamento DELANGE se instala em UIGH-EL-KÉBIR.

Eis como capitulou OUM-EL-ARANEH, a 4 de janeiro de 1943:

(1) — Demonstração guerreira dos árabes.

São mais ou menos 15 h. 40; concedeu-se um prazo até 16 h. Se às 16 horas não fôr solicitada a capitulação, recomeçará o bombardeio de artilharia e os nossos atiradores partirão ao assalto. 16 horas. Nada de bandeira branca, nenhuma delegação á vista. 16 h. 05. Toda a artilharia desencadeia um fogo acelerado. Na ausencia do major CREPIN, comandante da artilharia, que se achava do lado de oeste, o major GUILLEBON, de Estado Maior, dirige o tiro das peças. Viu, então, em meio aos arrebatamentos dos 75, surgirem bandeiras brancas por todos os lados.

— Cessar fogo !

OUM-EL-ARANEH capitulava.

Dentro em pouco, uma longa coluna sai da posição e avança em direção ás nossas linhas. Nossos atiradores estão prazenteiros : "Tudo isto, Danielis ?" Dizem eles (a palavra italiano sendo de pronúncia difícil para os nossos indígenas, habituaram-se a chamar o italiano de Daniel).

A guarnição prisioneira, em continência, é passada em revista : 19 oficiais, 50 italianos, 200 askaris. Visita á posição agora abandonada, fuzis esparsos, canhões destruídos, alguns cadáveres ainda insepultos.

Momentos magníficos. Mas quanto lamentamos a ausência de todos aqueles que tinham o direito de gozar semelhantes momentos : rapazes de 20 anos tombados tão cedo, heróicos combatentes de 1940, franceses que resistem hoje á ocupação alemã ou italiana.

A 6 de janeiro : tomada de EL-GATROUM : 177 oficiais e soldados caem nas nossas mãos, bem como importante material.

Eis como foi aprisionada a guarnição de MOURZOUK, a 8 de janeiro, antes mesmo de chegarmos á praça.

O tenente MAHÉ, um dos oficiais aviadores mais brilhantes das Forças da África Equatorial Francesa, fazia a patrulha ao N. de MOURZOUK. A guarnição dessa cidade havia fugido; sua missão era desco-

brila. MAHÉ é um fanático, e começou logo a perseguir-la. "Serão eles ? massa de cerca de 200 homens... camelos... não há dúvida, são eles !" Pica o vôo, metralha rente ao solo, e provoca a rendição por meio de um bilhete que atira do avião. O avião aterra e a equipagem faz o arrolamento.

O capitão GUENA entra em MOURZOUK a 8 de janeiro, e o comunicado diz em 14 de janeiro : "Em menos de três semanas, as tropas da França Combatente conquistaram todo o território do FEZZAN; os despojos desta campanha orçam já em mais de 700 prisioneiros, 44 canhões, 18 carros de combate, bem como grande quantidade de armas e veículos capturados pelos franceses. Três novas bandeiras vêm juntar-se ás quatro que ornarn a sala de honra do Regimento de atiradores senegaleses do TCHAD".

E a ofensiva prossegue, desta vez na TRIPOLITANIA.

Elementos italianos resistem ainda em GHADANÉS, na fronteira tuniso-tripolitana. O capitão d'ABZAC dirige-se para lá e, sem disparar um tiro, apodera-se da posição, capturando os restos da guarnição, cujo grosso fugira para TRIPOLI. D'ABZAC encontrava a morte, um mês depois, nos combates da linha MARETH.

Em GHADANÉS, as tropas de LECLERC fazem junção com as de GIRAUD, vindas do Sul-Americano.

MIZDA cai, por sua vez, a 21 de janeiro — após um sério combate travado na véspera pelo coronel DIO.

O coronel DELANGE é nomeado governador do FEZZAN.

Entim, a 24 de janeiro, eis TRIPOLI...

* * *

Nossos soldados atravessam a cidade — direção Norte.

Á passagem de seus veículos esquisitos, cintados de "guerbas" cobertos com uma rede, alguns com a inscrição "TCHAD", ouviam-se gritos : "Os franceses, francesi !"

"Direção Norte", porque o que desejam, o que querem, é ver o mar, o mar que lá ao longe, bate com o mesmo ritmo as costas da PROVENÇA. E o mar aparece súbitamente ao desembocar do castelo de TRIPOLI, azul, de um azul vivo, tal como em CANNES, em NICE e em MARSELHA.

Param. Assim pararam, em novembro de 1918, os nossos regimentos quando avistaram o RENO. A coluna de nossos veículos se estende ao longo das avenidas que bordam o mar e entra na cidade onde, novamente, ao passar, ouvem-se, mais repetidos ainda, os brados: "Franceses! Franceses! Gaullisti!"

Os Britânicos, de passagem, gritam: "Free French!"

Nossos homens sentem-se mal nessas ruas atulhadas de casas, eles que não viam uma cidade desde anos, constrangidos no meio de tantas caras novas entrevistadas numa hora, depois de viverem tanto tempo no círculo estreito das gentes de guerra.

* * *

Esta campanha tem uma característica dominante: é a "rapidez". Já a encontramos nas operações de KOUFFRA, e vê-la-

emos de novo nas da TUNÍSIA, na marcha para PARIS, na batalha motorizada da LORENA, na tomada de STRASBURGO. O chefe de guerra se esclarece na própria observação de seus atos. Assim se revela um traço essencial do General LECLERC: pensa sempre rapidamente, age com rapidez, mais depressa que o inimigo.

Enquanto, conquistado o FEZZAN, nossas tropas se aproximam de TRIPOLI, depois de haver percorrido, desde a base de partida, uma distancia superior á de PARIS — Moscou, o General DE GAULLE expede de LONDRES esta ordem do dia que tem todo o cabimento no final deste resumo das operações saarianas "dos de LECLERC..."

"General LECLERC, sob vosso comando hábil e audacioso, as tropas e a aviação do TCHAD souberam preparar metódicamente e executar com ousadia uma das operações ofensivas desta guerra. Os tesouros de ardor, de disciplina, de coragem que dispenderam constituem para os Franceses submetidos á opressão do inimigo um reconforto poderoso, e para o mundo mais uma prova do que valem nossas tropas quando confiadas a chefes dignos da França."

A CAMPANHA DA TUNÍSIA

Com a campanha de TUNÍSIA, atenua-se a característica marítima das operações no deserto; as equipes não navegam mais com o sextante. Os agrupamentos motorizados já não "fazem o ponto" na tarde dos combates. O olhar já não se perde mais no horizonte longínquo das dunas, espreitando o aparecimento dos veículos inimigos. Vive-se, agora, num mundo que parece diminuído. Por todos os lados o horizonte é cortado. Não mais essas massas rochosas que surgem das areias como imensos "menhirs", as cercas, herdades; todo um mundo vulgar, que se desejaria afastar, repelir, para novamente nos sentirmos "Livres". Nossos homens sentem-se interditos como os nossos marinheiros bretões quando retornam aos seus campos, depois de uma longa travessia.

A ação motorizada perde seu caráter de "encontro de esquadras", de corridas através do "mar de areia". Ganha em subtileza o que perde em amplitude. Há equipagens que levam o combate até á abordagem, enquanto outras sofrem, a menos de 200 metros, o fogo de um inimigo cuja presença não suspeitavam no emaranhado das cercas de cactos e saliências do terreno.

Por vezes, porem, como no Exército Britânico, os motorizados dos dois campos, se colocam, frente a frente, em batalha. Vem ao espírito a visão das batalhas de outrora. Uma linha inteira de engenhos motorizados avança súbitamente. Vitória nesse campo? "Não"! Sob o fogo violento da artilharia, a linha recua também súbitamente! E assim, o combate é feito

de idas e vindas, como um gigantesco jogo de barra. Carros flamejam, nos céus aviões explodem em chamas e depois se despedaçam no meio dos combatentes. Dentro em pouco, a fumaça e a poeira se adensam de tal maneira que não é mais possível acompanhar as fases da ação. Mal se percebem os foguetes, tanto a obscuridade aumenta. A sorte da batalha permanece incerta por muito tempo. É somente o "rádio" que permite a certeza. "Vitória no nosso campo. O passo do EL-HAMMA foi forçado"

A "mina" introduziu na batalha uma particularidade até então desconhecida. É fora de dúvida que a guerra passada conheceu a mina, a cujo respeito DORGELES fez reviver um verdadeiro drama, mas a guerra de hoje vive um outro drama da mina. O de ontem, era um grande drama em que, numa gigantesca explosão, a morte ceifava as vidas de uma companhia, duma seção inteira. A frente, ao longe, estremeia, e um relâmpago iluminava a noite... "A herdade de Argélia foi pelos ares..." diziam dez mil vozes ao mesmo tempo... Era um drama excepcional. O de hoje, é um drama restrito, um drama de equipe, por vezes até um drama individual. Uma simples explosão surda — que os não iniciados confundem com o arrebentamento de um obus — ouvida somente a alguns quilômetros... "Ainda uma mina! bem pode ser QUILICHINI, que partiu há pouco em missão...", dizem alguns homens enrolados nos seus "Faros".

É um drama de todos os dias, de cada noite, em toda a parte. Drama da frente

como das retaguardas. Vinte veículos passam por uma pista — as equipes vão cantando — e a vigéssima primeira voa pelos ares... Um homem dá alguns passos fora da pista percorrida, desde muitos dias, por milhares de veículos, e se transforma num cadáver esfacelado. Cada qual tem sua sorte. "Saltará". "Não saltará", diz o soldado de hoje, como dizia o "pólu" de ontem. No dia da entrada na TUNISIA, o General LECLERC vai na viatura da testa, quando, súbitamente, vai pelos ares a terceira viatura depois da sua.

As retaguardas do campo de batalha oferecem também aspectos novos. De dia, fitas brancas limitam, através dos campos de minas, as passagens limpas. À noite, fracas luzes-indicadoras indicam aos veículos o canal a seguir. Ao longo dos campos de minas jazem as "Teller-minen" com as espoletas retiradas e... aqui e ali, um caminhão, um jipe desmantelados, junto aos quais cruzeiros de madeira parecem montar guarda... O homem é morto no mesmo instante que a máquina. São vinte caminhos traçados numa noite pelos carterpillars, são ravinas cortadas por canais profundos onde mergulham numa noite cinco mil veículos. Ao reino do silêncio, do carreiro apenas traçado, sucede-se, em poucas horas, o reino do barulho, da circulação regulada como nas grandes cidades, ao longo de pistas que se denominam: "L Track". "Z Track". E o homem, diante da paisagem súbitamente transformada, perde-se como outrora se perdia no dédalo dos "boyaux" e das trincheiras de VERDUN e da CHAMPAGNE.

A CAMPANHA

A 20 de fevereiro, menos de um mês depois da tomada de TRÍPOLI, as tropas do General LECLERC entram na TUNISIA. Tem nas suas fileiras o 4.º Batalhão Sagrado da Independência Grega, herdeiro dos 300 Tebanos, que, em 371 antes da nossa era, sob as ordens de EPAMINONDAS,

souberam morrer, até o último, para salvar a Pátria.

As tropas de LECLERC são as únicas que vão agir a oeste dos MATMATA. Sua missão, no momento, é uma missão de diversão e de cobertura do flanco esquerdo britânico. Nessa época, com efeito, não

se cogitava de fazer cair a linha de MA-RETH por desbordamento; a ação principal seria frontal. Os primeiros dias são assinalados por engajamentos parciais; de-

pois, o conjunto das forças do General LECLERC se estabeleceu na região do KSAR RHILANE. O coronel VÉZINET zela judiciosamente pela organização.

ATAQUE DE KSAR RHILANE

A 14 de março, essas tropas vão sofrer um poderoso ataque alemão, apoiado por importantes meios de aviação. Eis algumas fases da batalha que começa ao clarear do dia, para terminar à noite, com a retirada do inimigo.

8. h. 15 — Nossa artilharia começa a atirar sobre os objetivos mais favoráveis. A R. A. F. surge no céu: 34, 35 aviões? Esta intervenção rápida da R. A. F. não podia vir mais a propósito. Era precisamente o momento em que os veículos alemães cerravam sobre KSAR RHILANE, numa longa coluna, ao longo da pista. Os caminhões das peças de artilharia param, e formam, junto às peças, excelentes objetivos. Altas colunas de fumaça negra provenientes de incêndios, erguem-se no horizonte, ao norte... Quatro focos de incêndio são visíveis agora... Explodem munições de artilharia num deles... Feixes de foguetes iluminantes sobem aos céus... A explosão das munições de pequeno calibre é uma crepitação contínua. As batalhas aéreas são curtas, são crises.

11 h. 30 — O ataque alemão atinge agora a posição, vindo do sul. Precede-o o bombardeio de nove Stukas na região do poço. Um canhão do grupo nômade de TIBESTI acerta e incendeia um auto-metralhador alemão. É meio-dia. A R. A. F. surge de novo. Alguns dos focos ateados no começo da manhã são ainda visíveis, mas as equipagens da R. A. F. percebem que, desta vez, a ameaça vem do sul. Os aviões picam sobre os autos-metralhadores que progridem, quatro "flamer" são sucessivamente ateados. Um auto-metralhador foge, com fogo na parte trazeira, até al-

gumas centenas de metros, e, finalmente, pára, todo envolto pelo fogo. Os veículos inimigos desaparecem.

Restá ainda uma face em que o êxito poderá ser tentado: é o lado do leste. É por aí que se vai exercer o próximo esforço alemão.

16 horas — Súbitamente, a Real Força Aérea, ainda uma vez. Não há dúvida... Caminhões em chamas, tropas emassadas, infantaria que se desloca, explosão de obuses... a ação essencial é, agora, a êste. O tiro de nossas armas terrestres imobiliza três autos-canhões alemães. O ataque foi detido novamente.

16 h. 30 — 60 a 70 aviões se engajam numa batalha ao norte da posição.

A noite cai; os restos das tropas alemãs retraiem-se para EL-HAMMA. O General LECLERC, depois de ter percorrido a posição, entra no seu P. C. e dirige às tropas a ordem do dia que se segue:

"Os Boches quiseram tomar KSAR RHILANE. Atacaram com cerca de 50 engenhos blindados. As tropas do TCHAD, auxiliadas por sete camaradas britânicos e gregos, infligiram-lhes um sério revés, causando-lhes pesadas perdas. O primeiro contacto com o boche foi uma vitória, os outros o serão também. Viva o General de GAULLE, viva a França!"

* * *

No dia seguinte de KSAR RHILANE, o 1.º Regimento mixto de SPAHIS marroquinos veio reforçar as tropas do General LECLERC. Regimento de um passado honroso, vai distinguir-se em todas as operações posteriores.

O DJEBEL MELAB

Os combates de patrulhas nos MAT-MATA, a tomada de DJEBEL OUTID, a

ocupação de BIR-SOLTANE, e depois, de SIDI-RHEZENE assinalarão os dias que se

importancia capital, confiada às nossas tropas. Ela vai ser cumprida com brilhantismo. A 23, às 8 h. 45, nossas formações motorizadas avançam com velocidade acelerada até à base das vertentes dos primeiros contrafortes. Entregando a guarda dos veículos a alguns homens, nossa infantaria precipita-se ao assalto dos djebels... As ordens são transmitidas em altas vozes, de djebel a djebel. Os grupos de combate surgem de toda a parte. A rapidez garante o êxito da batalha. O inimigo, surpreendido, lança-se em desordem para a planície. O alemão, porém, não abandonou a esperança de retomar essas posições de interesse capital. Desencadeia, na tarde de 24, dois ataques que são detidos pelos nossos fogos. Mais ainda, a Companhia PERCEVAL contra-ataca, põe em fuga os alemães e faz alguns prisioneiros.

Dois dias depois, forças motorizadas importantes do 8.º Exército forçam o passo de EL-HAMMA. Está aberta a estrada de GABES. O impulso vitorioso nos leva até OUDREF.

Durante quinze dias, frente a frente, os exércitos se imobilizam. A 5 de abril, a defesa inimiga desmantela-se de novo. Desde então, é u'a marcha contínua. As tropas de LECLERC cooperam notavelmente. A 6, é a tomada de HAIDOUÏ e da cota 62, e a conquista de MEZZOUNA; a 9, o ataque ao colo de BEDOUR; a 10, a ação em FATNASSA; a 12, o combate de SEKRA-KELBIA e a entrada em KAIROUAN; a 14, a tomada de SIDI-EL-ABED, primeiro esporão lançado na planície por um maciço montanhoso que se estende até às portas de TUNIS.

A batalha estabiliza-se então. Nenhuma progressão rápida através de qualquer terreno. A infantaria se atira ao ataque dos picos... 171, cá a 14; 311, posição capital, a 15; e, na noite de 20, nossos senegaleses apoderam-se da cota 121. Mas o inimigo, agora sólidamente agarrado ao DJEBEL-GARCI, nos inflige perdas diárias.

O fim de abril e o princípio de maio assinalam-se por combates de patrulhas.

Das posições conquistadas, os "Minenwerfer" partem silvando e vão rebentar com fragor entre os homens de DIO e de VÉNI-ZET. Esse fragor, esses silvos, são exatamente os mesmos do tempo da heroica resistência dos "colonisais" de POMPELLE em 1918.

Dessa maneira, acham-se unidos, numa igual emoção, os veteranos de 1914-1918 aos de 1939-1943.

Nesta campanha, as tropas do General LECLERC contribuíram para a libertação de três quartos da TUNÍSIA. Como doloroso tributo de glória, seus mortos "guardavam a terra" do extremo sul tunisiano às portas de TUNIS.

Conduziram, de vitória em vitória, as cores francesas em REMADA, BORDJ-LE-BOEUF, TATOUINE, GABES MEZZOUNA, SFAX, KAIROUAN, SOUSE e capturaram cerca de 3.000 prisioneiros. Desempenharam relevante papel na ruptura da linha de MARETH.

Enquanto, a 10 de maio, TUNIS em festa aclamava um destacamento simbólico dessas tropas, aos brados de "Viva DE GAULLE, vivam os Senegaleses, viva o TCHAD!", o grosso permanecia combatendo. O último atirador tombava a 14 de maio, assinalando o derradeiro sacrifício da batalha da ÁFRICA, onde os Franceses Livres davam seu sangue desde novembro de 1940.

Um destino poderoso e trágico queria, como o declarava a 15 de maio o General DE GAULLE, que as tropas da França Combatente, as primeiras que se bateram, fossem, também, as últimas a combaterem nessa batalha da África, "que foi, sem tréguas, uma batalha francesa".

A revista da vitória, em TUNIS, a 15 de maio, afirmava a amplitude, a continuidade dos esforços dos Franceses Livres nessa batalha da África. Na tribuna de honra, à sombra das palmeiras, e no deslumbramento da mesma luz de glória, os generais DE LARMINAT, KOENIG, LECLERC, LELONG eram a afirmação viva desse feito.

A PROPÓSITO DA REESTRUTURAÇÃO

Cel. JOÃO VICENTE DE SAYÃO CARDOSO

II

Eram já quase cinco horas da tarde, acabava de despachar o expediente urgente e preparava-me para deixar a repartição, quando entrou em meu gabinete, o velho camarada com quem havia palestrado "*a propósito da reestruturação*", e que foi logo dizendo:

— "Boa tarde. Estás com muita pressa ou tens um tempinho vago, para um bate papo a respeito daquele assunto, de outro dia?"

— Não tenho muita pressa, mas a esta hora a questão da condução é que torna os minutos preciosos...

— "Ora!... Ora!... isto é bom para mim que ando de bonde e de ônibus, mas Chefe de Gabinete?!..."

— Qual meu velho, neste particular sou como tu; quando venho fardado aproveito, às vezes, o "gipe" que nem sempre está disponível; quando venho em trajes civis, como hoje, sofro os mesmos percalços, salvo quando consigo uma vaga no carro do General ou de outro camarada, que vá para o centro da cidade.

— "Pensei que tivesses condução própria, quase todo o pessoal que serve do quarto andar para cima tem"

— Não sejas maldoso, aqui no material bélico apenas o General tem condução e estamos no 11.º andar. Mas afinal de contas não

vieste aqui somente para conversarmos a respeito das dificuldades de transporte, certamente tinhas algum objetivo com a tua visita. Não.?

— "É verdade. Tinha e tenho vários. O primeiro ver como estás instalado, e depois, continuar aquele assunto da Reestruturação."

— Então, comecemos pelo primeiro. Em dois minutos tu podes conhecer a diretoria, porque como sabes, êste andar, é o menor da casa. Uma parte dêle é furtada pelas máquinas dos elevadores, que vêm até o 10.º andar. Mostrei ao meu velho camarada as três salas onde estão instaladas a Sub-Diretoria do Armamento e as Quatro divisões correspondentes a: Armamento (D 1), Munições (D 2), Material topográfico e de observação e viaturas (D 3) e Inspeções (D Ins.); depois mostrei a sala onde estão instalados a Seção Administrativa, a Tesouraria e o Almoxarifado, e a sala onde está a Seção de Expediente e Correio, Secretaria e Casa das Ordens; um vestibulo aproveitado para portaria e outro para a Seção do pessoal; finalmente o Gabinete do General e o nosso modesto e acanhado vestiário.

— "É só isso a D. M. B.?"

— Então, que querias mais? para se fazer alguma coisa de útil, não é preciso habitar num palácio nem ter instalações luxuosas, bas-

ta que haja vontade de trabalhar e entusiasmo pela profissão.

— "Bem. Então passemos ao que me traz aqui. A palestra que tivemos há algum tempo atrás, despertou a minha curiosidade e levantou certas dúvidas a respeito de uma porção de coisas que andam por aí."

— Pois muito bem, enquanto vou mudar a roupa e durante a espera na fila do ônibus, creio que poderei satisfazer tanto a tua curiosidade como levantar as dúvidas. Salvo se a lista fôr muito grande, ou tratar-se de coisa que ainda não esteja definitivamente assentada.

— "Realmente a lista é grande, mas também, não exijo que me respondas integralmente hoje. Não tenho nenhum trabalho urgente a apresentar concernente ao assunto".

— Vamos até o vestiário e podemos ir começando a perguntar.

— "Na última vez que estivemos juntos e me fizeste raciocinar a questão da manutenção, depois que te foste embora perguntei a mim mesmo: será que falou somente da manutenção do Material Bélico?"

— De fato, quando estava raciocinando contigo o caso concreto da manutenção, tinha em mente o material bélico, estavam presentes em meu espírito, canhões, fuzis, viaturas, binóculos, munições, etc... etc... Via através do caleidoscópio da minha imaginação as dificuldades que encontrei em minha carreira de artilheiro na tropa. Via o meu material, muitas vezes imperfeitamente conservado, mas que era obrigado a manter nesse estado, com medo de o recolher. Via as minhas peregrinações aos arsenais e oficinas

à cata de um material que pertencia à minha unidade e que há longo tempo estava fora, para sofrer manutenção de grau mais elevado do que a que podia dar. Via a importância com que procurava os meus amigos, para obter coisas que deveriam existir ou concertos que deveriam ser feitos rotineiramente. Via tudo isso e pensava nesse problema que até hoje não foi encarado em sua verdadeira finalidade. A manutenção, meu amigo, tem mais importância para a economia nacional, do que cerca de 60% de outros problemas que andam por aí sendo tratados com foros de serviços extraordinários. Num país pobre, ou empobrecido como o nosso, tudo que represente poupança deve ser visto com interesse e com cuidado.

— "Tudo isso que estás dizendo foi exatamente o que pensei, mas continuei na dúvida, se havias falado somente no problema da manutenção do material bélico ou do problema da manutenção em geral."

— Bem sei que esse desabafo não responde a tua dúvida, mas estava apenas justificando porque tinha em mente a manutenção do material bélico. O que queres saber é se a manutenção dos outros materiais obedece às mesmas regras, não é isso?

— "Isso mesmo."

— As regras gerais são as mesmas, tanto assim que os Americanos têm um manual que trata dessas questões gerais, chamado: *manutenção básica*. Se tomarmos um material qualquer do serviço de Intendência ou de Transmissões, as únicas diferenças são na matéria prima e no pessoal técnico, mas os canais de suprimento e manutenção, são os mesmos, por-

tanto, as regras gerais de funcionamento serão também as mesmas. Em lugar de latão, ferro e esplosivos, teremos lona, couro e vasilhame, o aproveitamento será feito de maneira diferente, porém as regras para reparação, inspeção, evacuação, remodelação, reforma, etc... etc... são as mesmas.

— “Mas... a questão da manutenção já está completamente regulamentada?”

— Ainda não. Foi por 'isso que procurei estudar contigo a quem deveria caber essa função. A Diretoria do Material Bélico, e, creio que todas as diretorias do Departamento Geral de Administração, estão estudando o problema, tendo em vista o caso do tempo de paz e de guerra.

— “Naturalmente vão copiar os regulamentos Americanos com pequenas modificações, não é isso?”

— Não creio que assim seja porquanto os regulamentos americanos sobre o assunto, conhecidos até agora, prevêm somente “o caso da guerra”, se bem que alguns dos novos, referentes ao tempo de paz já começaram a ser publicados.

— “Pelo que vejo estás estudando a coisa a fundo.”

— Isto, meu caro, é o que sempre faço quando tenho uma incumbência, ou alguma coisa que toque de perto a minha função. Não gosto de respostas em cima da perna, nem tampouco de complicar coisas simples.

— “Então, queres montar um facilitário para a manutenção?”

— Não é bem isso o que desejo. Quero é que o nosso exército tenha uma sã rotina nessa questão da manutenção, porque do contrário continuaremos a praticar os mesmos erros do passado. Co-

nheces a história de um fabricante de tonéis que comprou um depósito de quinquilharias?

— “Não, não conheço. Mas que tem a ver isso com a reestruturação?”

— Nada. Mas permite que se faça o juízo do que pode resultar numa decisão apressada ou dada sem conhecimento aprofundado das questões.

— “Então, conte-me o caso.”

— Ai vai. Um fabricante de tonéis, estava acostumado a receber e despachar grandes fardos e engradados, contendo de um lado tonéis e de outro, madeira e fita metálica para os arcos. Comprou um depósito de quinquilharias e julgando que a coisa fôsse da mesma natureza, deu ordem ao seu gerente, para ir com o almoxarife, examinar o depósito e fazer um termo, arrolando tudo que lá houvesse, bem como, a descrição de tudo que se contivesse nos volumes.

— “Mas isto, não era trabalho para dois homens só.”

— Bem sei, mas foi assim que o fabricante de tonéis resolveu. Três ou quatro dias depois perguntou ao gerente: “então, que existe no depósito, confere com a relação que acompanhou a venda?” O gerente ficou um tanto confuso e disse: “creio que o senhor está enganado, só poderei responder a essa pergunta daqui a dois anos...” Porque abrir os vários milhares de volumes, examinar o conteúdo, relacionar e fazer um termo, não é coisa que dois homens façam em dois dias.

— “Mas êsse fabricante era um inepto e o gerente um desleal.”

— Não, meu caro, nem uma coisa nem outra. Não era inepto,

mas decidiu sem estudar o assunto e o gerente só pensou em executar a ordem; não havia nenhuma limitação no tempo dada pela ordem. Realmente porém, se imaginarmos que cada volume para ser aberto, verificado o conteúdo e relacionado, exige mais ou menos vinte minutos, isto mesmo, se a abertura do volume fôr fácil, se os objetos no interior estiverem fáceis de retirar, não forem muito numerosos, nem difíceis de verificar. Uma caixa contendo cinco microscópicos ou dez jogos de ferramentas, demorariam muito mais. Tomando este dado como base, teríamos três volumes por hora, o que num dia de trabalho (8 horas) dariam 24 volumes examinados; representando um esforço de 600 volumes por mês ou 7200 por ano. Si se tratasse de uns 20000 volumes teríamos trabalho para cerca de três anos. Como vês, não se pode decidir nada em cima da perna, sem pensar e estudar. As coisas mais simples necessitam de estudo sobre o desenvolvimento das suas operações, para poderem ser solucionadas com acerto.

— “Muito bem, mas se pudermos utilizar os estudos e as experiências dos outros, creio que o trabalho ficará simplificado e consequentemente mais rápido.”

— Queres com isso dizer, que utilizando os regulamentos Americanos, podemos andar mais ligeiro, não é isso?

— “Claro. Não é disso que estamos tratando?”

— Bem, então deixemos de lado a questão da manutenção, para quando tivermos de estudar o problema em suas minúcias, e, quando as regras gerais estiverem definitivamente assentadas. Veja-

mos as tuas outras perguntas, porque já me não sobra muito tempo.

— “Ai vai outro assunto que me ficou martelando na cabeça depois da conversa que tivemos; foi a questão da motomecanização.”

— Que queres dizer com a questão da motomecanização?

— “Quero saber se a D. M. M. vai continuar como está, ou não?”

— Quanto a isso, “são outros quinhentos mil réis”, como dizem os cariocas em seu pitoresco linguajar. Pela reestruturação é diferente, mas... depende de outras coisas. A atual D. M. M., está acumulando funções que pertencem a três órgãos distintos.

— “Quer então dizer que pela reestruturação se deve desdobrar em três repartições diferentes?”

— Não, meu amigo, não é bem fracionamento, é apenas perda de um certo número de órgãos para cujas funções, já existem elementos em outras repartições, ou antes, trata-se de deixar que certas funções sejam exercidas pelos órgãos competentes.

— “Como assim?”

— Examinemos o caso em seus pormenores:

a atual D. M. M. tem função de comando, função de direção de arma, e de direção de serviço, ficando por isso, subordinada: como comando, ao Comandante da Região; como direção de arma, ao Chefe do Estado Maior do Exército; e como direção de serviço ao Chefe do Departamento Geral de Administração.

— “Então é um móvel impulsionado por três motores, não é isso?”

— Entendido. Quando os motores dão o impulso na mesma direção, há apenas uma força maior no móvel, porque a velocidade não pode ir além do número de rotações do motor menos rápido, do contrário este servirá de freio. Mas, quando os motores agirem em direções opostas, aí é que se dará a crise, ou um deles se anulará, ou o móvel se imobilizará, caso não haja ruptura.

— “Vejam o que poderá acontecer, ou antes, peço-te que esclareças melhor o fenómeno, porque já não entendo grande coisa de mecânica”.

— Suponhamos a seguinte situação: o Chefe do Estado Maior determina a direção de arma uma reunião para o dia X, às 14 horas; o Chefe do Departamento Geral de Administração marca uma reunião para as direções de serviço, no mesmo dia X, às mesmas 14 horas; e, o Comandante da Região determina uma inspeção geral para o mesmo dia e hora; a quem obedecerá a D. M. M.?

— “Se fôsse eu, não ficaria apertado, resolveria logo o caso.”

— Qual seria a tua solução?

— “Ora... nada mais fácil, eu sou adepto das teorias de Carlyle, logo...”

— Muito bem, mas isto seria uma solução pessoal e não uma solução funcional.

— “Sendo assim, aplicaria a tua reestruturação, será que não foi previsto o caso?”

— Foi e muito bem. As funções de comando da tropa, são exercidas pelo comando respectivo, como p de qualquer unidade, assim como o comandante de uma D. C. ou D. I., comanda a sua D. C. ou D. I., o Comandante dos elementos blindados comanda

efetivamente esses elementos e como tal, fica subordinado aos Comandantes de Região ou Comandantes de Grandes Unidades. As funções de direção de arma, passam a ser exercidas automaticamente por uma das seções da Diretoria de Armas, que é órgão do Estado Maior do Exército. E, as funções de direção de serviço, também passam automaticamente para uma das subdiretorias do Material Bélico.

— “Se a coisa é tão simples e não aumenta de nada, ao contrário, diminui um órgão diretor independente, sem criar outros subordinados, porque continua a coisa como dantes?”

— Não sei realmente as razões fundamentais porque isso ainda não foi feito. Na parte relativa ao serviço, que toca de perto a Diretoria do Material Bélico, há uma disposição transitória que regula essa passagem para quando o Ministro da Guerra julgar oportuno. Quanto aos outros ramos nada sei.

— “Então será como na terra de Abrantes.”

Não, meu caro, há resistências e rotinas que são muito difíceis de vencer, mas certamente um dia o serão. Aqui não é caso de deixar como está para ver como fica, porque a inércia representa tempo, dinheiro e pretígio perdidos.

— “Francamente não entendi”.

— Ora, meu amigo, muitas são as coisas que a gente não entende, mas procura explicar e por isso mesmo, quanto mais tempo demoram a ser solucionadas, mais avultam as suposições errôneas, os boatos insidiosos, e, as conclusões maldosas. Tu mesmo quando de nossa palestra passada, estavas julgando a reestruturação uma tra-

palhada, para criar sinecuras, coisa que já te provei não ser real, assim outros continuarão a fazer suposições, até que se dissipem as nuvens.

— “Bem, mas o que tem isso a ver com a não execução de uma parte da reestruturação?”

— Tem muito, porque tu representas o pensamento da média dos nossos camaradas e quando os prestígios começam a diminuir em ti, quer dizer que está decrescendo na média dos oficiais do

Exército, o que em alguns casos tem capital importância.

— “Muito bem, vamos adiante porque ainda tenho muita coisa para te perguntar”.

— E eu, pronto para responder, porém hoje, já estou quase perdendo a hora do jantar. Procura-me outro dia, mais cedo, ou então, vai à minha casa num domingo, que terei muito prazer em continuar nessa toada. Chegávamos à Avenida Rio Branco e o meu velho camarada despediu-se com um “até breve”.

EDITORA GUANABARA

Waissman - Koogan, Ltd.

RUA DO OUVIDOR, 132

TELEFONE 22-7231

Endereço Telegrafico EDIGUA -- RIO DE JANEIRO

AOS SNRS. MILITARES.

Afim de facilitar á classe militar, lançamos o seguinte plano que tem repercutido favoravelmente.

EIS AS VANTAGENS DO NOSSO SISTEMA.

- 1º VENDEMOS EM 10 PRESTACÕES.
- 2º NÃO EXIGIMOS ENTRADA NEM FIADOR.
- 3º ENTREGAMOS IMEDIATAMENTE O ARTIGO.

SÃO OS SEGUINTE OS NOSSOS ARTIGOS:

BICICLETAS, VENTILADORES, RADIOS, RADIOS FILHA, FOGÕES A OLEO, ASPIRADORES DE PÓ, ENCERADEIRAS ELETRICAS, RADIO-VITROLA AUTOMATICA, MÁQUINAS DE PASSAR ROUPA, MÁQUINAS DE COSTURA, MÁQUINAS FOTOGRAFICAS, ETC.

Facilitamos, para demonstração, no trabalho ou na residencia de V.S.

CASA NENO

RUA DO NUNCIO, 14-B

TELEFONE 22-7586

REFLEXÕES

(Motomecanização e Unidades Motomecanizadas)

OLYMPIO MOURÃO FILHO

*Ten. Cel. de Infantaria, diplomado pela Escola de
Motomecanização. (Especial para a Defesa Nacional).*

1 — Qualquer semelhança entre unidades motomecanizadas e as de Cavalaria, é mera coincidência.

Quem afirma a identidade de características táticas do ponto de vista de organização e emprego das Unidades de Cavalaria e das motomecanizadas, não entende grande coisa de umas e outras.

2 — O equívoco teve origem nas primeiras experiências de organização na França, que sofreu as mais trágicas consequências e aqui no Brasil ainda perdura, não se tendo ainda libertado a concepção de motomecanização da de cavalaria. O espírito desta Arma ainda domina e orienta a organização e emprego da Arma Couraçada, neste país, com prejuízo para a Cavalaria e as unidades motomecanizadas.

3 — Fazemos um exame panorâmico da questão, o único possível num trabalho de natureza e dimensões dêste.

Teremos:

1.^o) — Quanto á origem da Arma. A Cavalaria nasceu como arma de choque e, da guerra de 1914-18 evoluiu como arma-potência de fogo-transportada, conservando, do ponto de vista tático, ainda umas

poucas características da arma, especialmente no que concerne ao emprego de pequenas unidades. O emprego das unidades de Cavalaria diferenciou-se, naturalmente, ganhando feição própria, decorrente de seu raio de ação e potencial de fogo condicionado á mobilidade. Este raio de ação e esta mobilidade são, de resto, a causa de todo o equívoco, devido á pequena semelhança — mera coincidência — com aquelas das unidades motomecanizadas.

Quanto á sua origem, o carro de combate já nasceu como arma de fogo, fogo encouraçado, capaz de ir aonde não o podem a Cavalaria e Infantaria, isto é, homens e cavalos devido á sua vulnerabilidade e raio de ação. O carro nunca foi nem parece que será alguma arma de choque, do ponto de vista do seu emprego essencial.

2.^o) — As unidades de Cavalaria podem vasculhar perfeitamente o terreno. O carro é cego e absolutamente incapaz para tal missão. Em virtude disto, temos duas consequências táticas de suma importância, a saber:

a) — a simples presença de uma tropa de cavalaria no terreno, sig-

nifica ausência do inimigo nele; outrotanto não se pode dizer de uma unidade de carros que pode atingir trechos do terreno onde o inimigo pode estar ainda oculto;

b) — o itinerário percorrido pela tropa de Cavalaria, para atingir uma linha ou zona, também está livre "ipso facto" de ter sido per-lustrado por ele, o que não é em absoluto verdadeiro para uma unidade de carros que normalmente atravessa terreno que pode continuar ocupado pelo inimigo.

3.º) — O fogo fixo grampeia as tropas de Infantaria e Cavalaria, impedindo-lhes definitivamente de manobrar. Debaixo do fogo, estes elementos apenas podem avançar aproveitando curtos intervalos em que conseguem dominá-lo.

A rutura do combate só lhes é possível, durante o dia, em condições especialíssimas de terreno. As unidades de carro, ao contrário, podem manobrar livremente debaixo do fogo inimigo e sua vida depende mesmo dessa espécie de manobras que dificultam a ação anti-carro.

A rutura de combate não lhes constitui um problema e pode ser executada ao sabor das conveniências e necessidades, salvo carros excepcionais.

Dai resultar duas consequências de importancia capital, quanto ao emprego e que são as seguintes:

a) — necessidade de guardar uma reserva, quando se empregam unidades de Infantaria e Cavalaria — possibilitando uma *nova jogada ao Chefe*, visto como "tropa empenhada, tropa perdida durante toda a jornada" ou até a primeira rutura possível.

A reserva é feita á custa da potência total que poderia ser inicialmente empregada.

b) — Não há necessidade de fazer reserva quando se empregam unidades de carros, pois o chefe tem liberdade de retomar em suas mãos, quando o desejar, uma parte ou todo o lançado em missão, A. potência a ser usada inicialmente pode ser total.

4.º) — Grandes ou pequenas unidades de Cavalaria e Infantaria podem ocupar o terreno indefinidamente, na medida dos recursos e reações inimigas.

É interessante, neste ponto, notar que o emprego moderno de Infantaria dá-lhe um caráter específico de arma de ocupação e defesa.

O fogo das unidades mecanizadas, da aviação e artilharia destroem o inimigo e a infantaria compete ocupar o terreno e defendê-lo. O emprego antes desta guerra era essencialmente diferente porque o fogo citado *apoiava* a Infantaria, cuja missão normal era *atacar e conquistar*. Atualmente, pelo menos em relação a aspectos muito comuns em várias batalhas, pode-se dizer que a Infantaria evolue para arma de ocupação e defesa do terreno.

Unidades de carros não podem ocupar o terreno, faltando-lhes capacidade para tanto, mesmo em se tratando da Divisão que, apesar dos elementos de Infantaria de que dispõe, só pode ocupar terreno por prazos curtos.

O carro é muito vulnerável, e não pode parar durante o combate, salvo por espaços de tempo rápidos, depois da manobra, aliás difícil, intitulada de *crista e torre*, á procura de desenfiamento.

Quanto á grande unidade, seu abastecimento é complicado e restritivo do seu raio de ação técnico, donde a necessidade de substituições rápidas para torná-la disponível depois de cada raide.

5.º) — Do próprio ponto de vista da organização, a diferenciação é nitida, ortogonal.

Com efeito, a organização ternária, na Infantaria e Cavalaria, decorre natural e logicamente das condições de seu emprêgo tático. E, pelos mesmos motivos, é inaplicável nas unidades de carros. Assim é que pelotão de 3 Seções, Companhia de 3 pelotões, em Unidades de carros, não têm nenhum sentido ou consonância com as necessidades táticas.

Em outro estudo trataremos deste problema.

Conclusão:

De tudo que decorre, a conclusão imediata é que o emprêgo de unidade de carros depende de uma mentalidade específica, condicionando reflexos próprios, especialíssimos. Donde, ser inconveniente a prática de formar os quadros

com oficiais de mentalidade já formada em outras armas, como soe acontecer quando se permitem a tenentes antigos, capitães e maiores, fazerem o curso de motomecanização e serem selecionados para os comandos de unidades de carros.

Urge recrutar os oficiais destinados às unidades de carros, na própria Escola Militar, a partir do 2.º ano, apesar da inexistência da Arma Couraçada, do ponto de vista de quadros.

O futuro oficial poderá continuar relacionado para certos efeitos, na Arma (Infantaria, Cavalaria, Artilharia e Engenharia e não somente Cavalaria e Infantaria) e ser, do 2.º ano em diante, formado em motomecanização.

Já é tempo de desencubar da motomecanização no Brasil, o espírito de outras Armas.

Coronel Armando Villanova P. de Vasconcelos

"A Defesa Nacional" viu-se privada da cooperação sempre valiosa do seu Diretor Secretário o Sr. Cel. Armando Villanova, e, seus companheiros de administração do convívio de tão distinto e ilustrado Camarada, que acaba de exonerar-se do cargo que vinha exercendo há perto de dois anos.

O motivo de sua decisão é desses a que os amigos não podem opôr considerações nem rogos em contrário. Oficial de grande merecimento e de rara capacidade de trabalho, sobram-lhe afazeres e, na falta absoluta e material de tempo, sentiu-se forçado a eliminar um dos seus múltiplos encargos; e este tinha que ser o desta revista, único que não era, por sua natureza, funcionalmente militar.

Embora lamentando seu afastamento, impunha-se acatar a decisão, restando-nos apenas o dever de manifestar-lhe nossos agradecimentos pelo muito que fez em prol da nossa revista, com os nossos votos de felicidade pessoal e funcional.

A REDAÇÃO

O CONCURSO DE ADMISSÃO À E. E. M. (*)

— PROBLEMAS TÁTICOS CORRESPONDENTES —

Major PAULO ENÉAS F. DA SILVA

3.º — O REGIMENTO DE CAVALARIA À CAVALO NA MARCHA :

— Passemos, ligeiramente, em revista quais os ensinamentos a focalizar neste caso concreto:

(1) — O terreno condiciona, de modo tirânico, o problema do movimento. A boa adaptação das características da unidade à rede de estradas, possibilita-lhe o máximo de conforto.

(2) — A boa execução da marcha depende sobre tudo de sua organização, isto é, de que todos os pormenores sejam previstos com antecedência.

(3) — O gráfico de marcha é um auxiliar valioso para a regulação do movimento.

* * *

A — O TEMA :

(Ver em anexo : TEMA N.º 3)

B — UMA SOLUÇÃO :

I — ESTUDO DOS FATORES :

a. Missão :

— De que se trata? de levar o Regimento para a região de BOCAINA.

— Há alguma restrição, no tempo ou no espaço?

Não; o Coronel tem ampla liberdade para deliberar sobre como e quando iniciar o movimento. Pode, pois, pensar em dar o máximo de conforto à sua tropa.

b. O Inimigo :

(1) — Terrestre: nada há a temer; trata-se de executar o movimento a cerca de 100 Kms. de uma frente estabilizada, ao longo de um rio, que constitue obstáculo sério à transposição. E ainda temos, entre nós e essa frente de contato, a concentração da D. C.

(2) — Aéreo: Embora o tema só faça referência à atuação da aviação inimiga sobre a região de reunião da D. C., isto não importa em desprezá-la para com a marcha do Regimento. Nos pontos críticos que o terreno oferecer é mais fácil aquela intervenção. Mesmo assim podemos pensar em dar o maior conforto. Não se impõe a marcha à noite para fugir a essas possibilidades. As medidas passivas e ativas de que pode o R. C. lançar mão, respondem às necessidades.

(*) Continuação dos ns. de Fevereiro e Março.

c. O Terreno:

- (1) — *Para o movimento:*
 (a) — *qual o itinerário melhor e mais curto?*

DOURADO — MATAO — CAMBUCY VELHO — GAVIÃO PEIXOTO — FORQUILHA — BOCAINA; extensão de mais ou menos 85 Kms.

(b) — Não havendo imposição de *quando* chegar a destino, não é preciso cobrir essa distância numa só etapa.

(c) — A marcha pode ser dividida:

- 1.^a etapa: até região de Faz. ALABAMA.
 — 2.^a etapa: até BOCAINA.

(d) — para formar a coluna bastará fixar como P. I. a região do entroncamento a 2 km. N. W. de Est. PIMENTEL BUENO.

(e) — *pelo estado da ponte* sobre o Rio, SÃO LOURENÇO, é necessário prever, com antecedência, seus reparos.

(f) — *Pelas previsões do tempo*, para as próximas 48 horas, impõe-se prever as medidas necessárias á pior hipótese — *se chover* — que acarretará, certamente, dificuldades para o movimento dos meios motorizados (os T. C.).

(2) — *Para os estacionamentos:*

(a) — *Durante a marcha é o caso do grande alto:*

— na 1.^a etapa, a região de CAMBUCY VELHO, aos 2/3 do percurso, favorece aguada, abrigo etc. para pessoal e cavaliada.

— 2.^a etapa, a região de ESTIVA apresenta as mesmas vantagens.

(b) — *Em fins de movimento*, por certo a D. C. terá reservada a zona onde o Regimento vai se instalar; cumpre somente acionar algum elemento que, precedendo-o, possa identificar o local e para ali canalizar a unidade.

(3) — *Pontos críticos ao longo do itinerário:*

Há vários, representados pelas pontes sobre os diversos cursos d'água, vias férreas, etc., mas que não constituem obstáculos á passagem do Regimento.

Na 2.^a etapa, porém, em que o Regimento se aproxima da zona já visada pela Aviação inimiga, necessário se torna cuidar um pouco mais da D. C. A.

d. Os meios:

(1) — *Situação do Regimento:*

— Tropa descansada; há um Esquadrão estacionado cerca de 10 km. longe do Regimento. Há interesse reuni-lo ao grosso ainda a D. Dar, para isso, uma ordem particular.

(2) — *No R. C. há elementos hipo e outro motorizados.* Impõe-se constituir dois grupamentos de marcha.

(3) — Tendo em vista o conforto, iniciar o movimento a partir das 6,00 horas de D-1.

(4) — *Necessidades a atender:*

(a) — reconhecer, balisar e, se preciso, reparar sumariamente o itinerário: *destacamento precursor*, reforçado com *sapadores* e sob o comando de 1 oficial (o ajudante ou o oficial de informações).

(b) — destacar os *estacionadores* desde MATAO, seja para o preparo ligeiro do grande alto, seja do estacionamento em fins de etapa. Fixar-lhes como *ponto*

de encontro com a tropa a passagem sobre o córrego dos PORCOS, a 3.500 mts. N. de Faz. ALABAMA.

(c) — Determinar ao Comandante do Esq. Petrechos que cuide da segurança do Regimento, contra aviões em voo baixo, particularmente nos pontos críticos do itinerário, indicados no calco anexo.

II — A DECISÃO

1. Executar a marcha em duas etapas.

2. Fazer com que o Esquadrão de Faz. STA. MATILDE se reúna ao Regimento ainda a D.

3 Iniciar o movimento a partir de 6 horas de D+1.

OBSERVAÇÃO:

Os elementos acima, da decisão do Coronel, são o bastante para que o Estado Maior elabore as ordens em consequência. Vejamos:

— Do item 1 o E. M. teria escolhido, pela carta, ou no próprio terreno, onde levar o R. C. na 1.^a etapa (como fizemos);

— Do item 2 concluiria a necessidade de expedir a tempo uma

Ordem Particular á Ala a qual éle pertencia, nesse sentido.

— Do item 3, decorreriam todas as medidas necessárias á marcha.

III — AS ORDENS:

1. — A Ordem Particular ao Comandante da 1.^a Ala para reunir o Esquadrão de STA. MATILDE ao estacionamento em DOBRADA:

Reuni, ainda hoje, ao estacionamento do Regimento, o vosso Esquadrão que se acha em FAZ. STA. MATILDE".

OBSERVAÇÃO:

esta ordem poderia ser dada verbalmente ao Comandante da Ala.

2. A Ordem de Movimento para D+1:

ver em anexo.

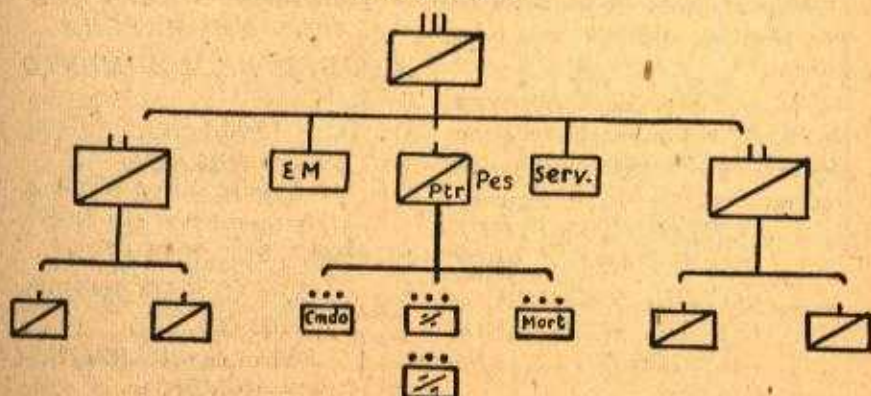
3. O gráfico de marcha.

ver em anexo.

OBSERVAÇÃO:

para confecção deste gráfico tomamos como base a seguinte organização para o R. C., colhida no VADE MECUM da E. E. M.:

R.C.Cav.



TEMA N.º 3

"TEMA PARA ESTUDO DA MARCHA DE UM R. C."

Carta de SÃO PAULO,
1/100.000
Folhas de ARARAQUA-
RA e JAHÚ.

I — *SITUAÇÃO GERAL.*

— Fôrças Azuis do Norte e Vermelhas do Sul defrontam-se, há vários dias, ao longo do RIO TIETÉ, que define a fronteira entre os dois países.

— Tendo em vista passar á ofensiva, logo que possível os azuis mobilizam novos meios mais para o Norte.

II — *SITUAÇÃO PARTICULAR.*

1) — No dia D, a 2.^a D. C. Azul, com sua mobilização terminada, já tem quase todos seus elementos reunidos na região de BOCAINA — PALMEIRAS — POUSO ALEGRE DE CIMA.

2) — O 6.º R. C., pertencente a esta D. C., acha-se estacionado na região de DOBRADA na situação indicada no calco anexo.

3) — Cêrca das 12,00 horas do dia D, o Coronel Comandante desta Unidade recebe uma ordem radiográfica que diz o seguinte:

"LEVAI VOSSA UNIDADE PARA A REGIÃO DE BACAINA A FIM DE REUNIR-VOS AO GROSSO DA DIVISÃO".

III — *INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES.*1) — *Sôbre o terrenos*

a) — As estradas de modo geral são boas. Com as chuvas, entretanto, tornam-se lamacentas e dificultam bastante o tráfego das viaturas.

b) — A ponte sôbre o Rio SÃO LOURENÇO, logo ao Norte de MATAO, carece de alguns reparos ligeiros.

2) — *Sôbre o tempo:*

Há um mês que não chove na região, mas os boletins meteorológicos prevêm aguaceiros para as próximas 48 horas.

3) — *Diversos:*

A aviação de reconhecimento dos Vermelhos tem sobrevoado intensamente a região de concentração da D. C.

Algumas bombas foram lançadas sôbre JAHÚ e BOCAINA.

O REGIMENTO DE CAVALARIA NA MARCHA

A ORDEM DE MOVIMENTO 6.º R. C.

Dia D, às 15,00 horas.

P. C. em DOBRADA.

*ORDEM DE**MOVIMENTO N.º 1*

(Para a jornada de D+ 1).

Carta de SÃO PAULO,
1/100.000

Fôlhas de ARARAQUA-
RA e JAHÚ)

C."

COM-

modo
chuvas,
acentas
tráfego

o Rio
ao Nor-
alguns

hove na
nieteor-
para as

ecimento
orevoad
concen-

am lan-
CAINA.

CAVA-
THA

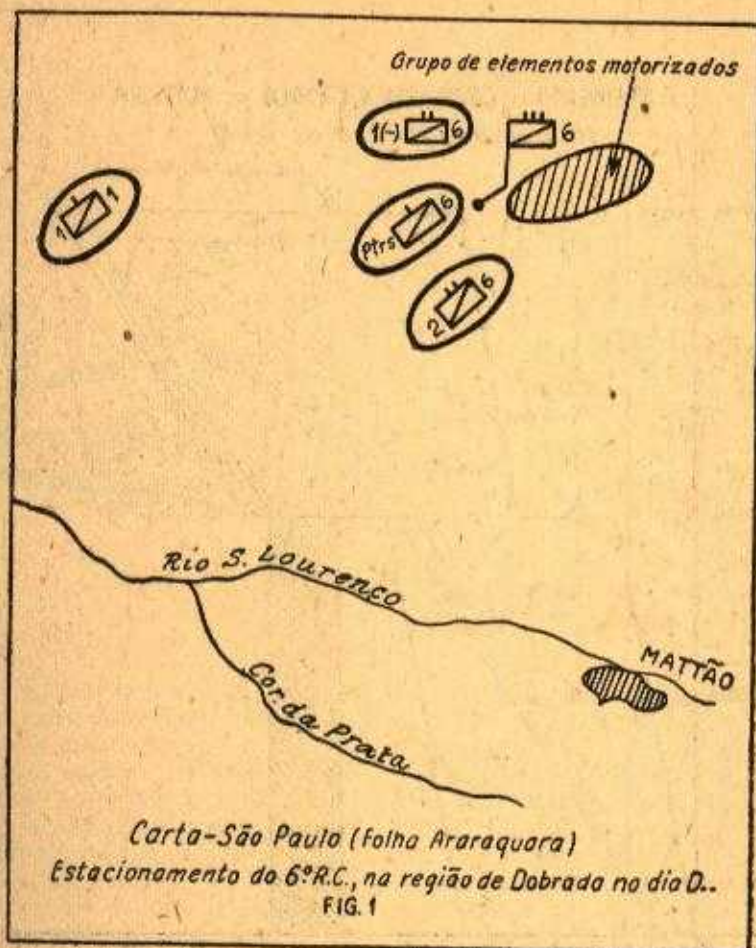
MENTO

p. 1

+ 1).

PAULO,

RAQUA-



1. — Nada a temer do inimigo terrestre. A Aviação Vermelha tem estado ativa.

2. — O Regimento vai para a região de BOCAINA em duas etapas:

1.^a etapa: até região de FAZ. ALABAMA.

2.^a etapa: até BOCAINA.

3. — Execução da 1.^a etapa: ver calco anexo n.º 2.

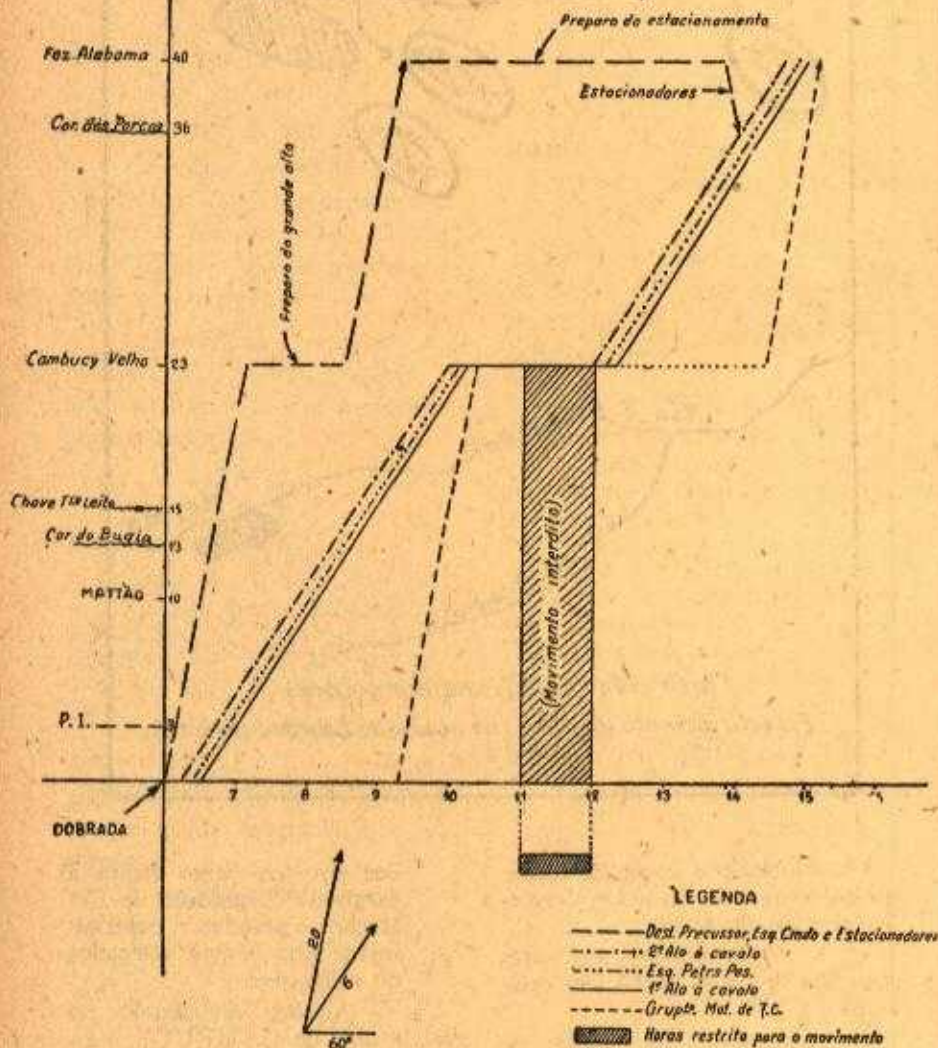
x. — A defesa contra avi-

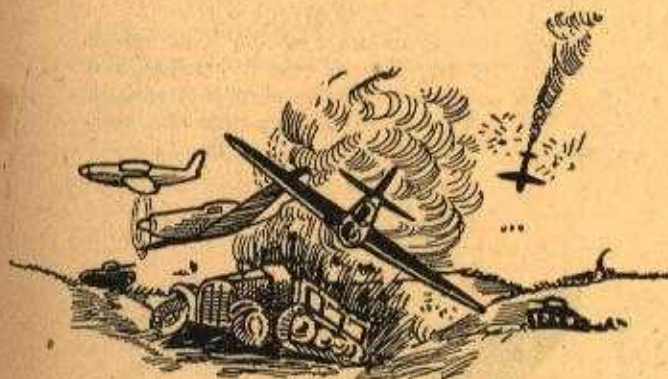
ões em voo baixo ficará a cargo do Esquadrão de P. trechos pesados, especialmente nos pontos indicados no calco anexo.

4. — Almoço distribuído no grande alto de CAMBUCY VERDE LHO.

5. Meu-P. C.: ver calco anexo. Coronel X, Cmt. do 6.º R. C. Ten. Cel. Y, Snb Cmt. Distribuição; A.

O REGIMENTO DE CAVALARIA A CAVALO NA MARCHA (O Gráfico da Marcha de D+1)





A ARTILHARIA ANTI-AÉREA NO COMBATE

Major JOSÉ CAMPOS DE ARAGÃO

Instrutor da E. E. M.

Travada, hoje em dia, por armas essencialmente móveis a *batalha* é caracterizada:

a) — pelas flutuações incessantes da linha de combate;

b) — pela possibilidade do aparecimento de numerosos engenhos blindados, capazes de agir profundamente no interior dos dispositivos adversos;

c) — pelo emprêgo em massa da aviação na preparação, no apoio e no prolongamento da ação das unidades terrestres.

Da letra *a* resulta para a Artilharia Anti-Aérea a necessidade de uma mobilidade compatível a deslocamentos com rapidez e per-

mitindo assegurar às tropas em ação uma cobertura anti-aérea em continuidade.

Da condição da letra *b* resulta para a Artilharia Anti-Aérea a imposição de organizar a sua própria defesa terrestre, também em tôdas as direções e de estar pronta para intervir a qualquer momento no sistema de defesa contra blindados.

Do item *c* surge a necessidade de se manter a Artilharia Anti-Aérea numa permanente vigilância para reagir a qualquer instante às investidas aéreas, quer estejam as tropas a cobrir em posição quer mesmo em deslocamento.

MISSÕES

Duas sortes de missões temos quase sempre a prever para a Artilharia Anti-Aérea no combate:

1 — uma missão dita *principal*, de defesa contra toda a sorte de ataques aéreos;

2 — uma missão *secundária*:

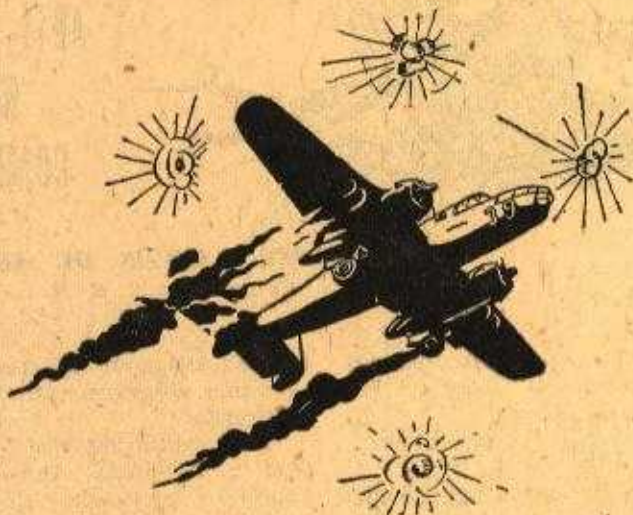
cooperar na defesa contra blindados.

A decisão de desviar meios de Artilharia Anti-Aérea para missões de caráter exclusivamente terrestres será sempre privativa do Comandante da Grande Unidade, no quadro da qual estiverem as Unidades de Artilharia Anti-Aérea agindo. Contudo, é delicado este desvio de meios, pois, seguramen-

te, em tal caso não se poderá esperar a eficiência devida no caso de ter a Artilharia Anti-Aérea de intervir contra a aviação que venha a surgir no campo de batalha.

OBJETIVO

O avião, extremamente móvel e fugidio nas três dimensões, é o objetivo normal para a Artilharia Anti-Aérea á disposição das unidades de primeiro escalão.



REALIZAÇÃO DA DEFESA

A realização da defesa estará sempre presa:

- às possibilidades da aviação adversa;
- ao terreno dos desdobramentos;
- aos dispositivos das tropas a cobrir, ou dos pontos sensíveis a defender.

Como possibilidades da aviação adversa além da massa de aviões de que dispõe teremos de argumentar com as proximidades de suas bases aéreas e bem assim com os tipos de ataques que podem ser levados a efeito.

Tipos de ataques:

- a grandes alturas (acima de 4.000 m.);
- médias alturas (acima de 2.000 e a baixo de 4.000 m.);
- á baixa altura (a baixo de 2.000 e acima de 100 m.);
- em vôo razante (abaixo de 100 m.);
- em mergulho.

Na zona de batalha de um Exército tem a Artilharia Anti-Aérea que se preocupar com tôda a sorte de ataques citados e ainda com as bombas voadoras.

Na zona dos Corpos de Exército já se tornam mais escassos os objetivos para os ataques a grandes alturas e com bombas voadoras.

Na zona das Divisões, pela própria dispersão das condições do combate, são de particular importância apenas os ataques em mergulho, a baixa altura e em voo razante.

Na organização da defesa anti-

aérea nas zonas da frente teremos que partir inicialmente montando a defesa contra os ataques em mergulho, visando proteger os pontos vitais à operação da Divisão, em seguida passamos a nos preocupar com os ataques em voo razante e finalmente complementaremos a defesa contra os ataques a baixa altura. Esta ordem de importância surge naturalmente da maior precisão que oferece o ataque em mergulho.

O TERRENO PARA O DESDOBRAMENTO

Está claro que as unidades de Artilharia Anti-Aérea designadas à cobertura de uma Divisão, por exemplo, terão a sua zona de desdobramento limitada à zona de ação da Divisão; mas quando o terreno exige que desdobramentos de meios anti-aéreos sejam feitos nas áreas de unidades vizinhas devemos fazer os entendimentos necessários de modo que o desdobramento de modo nenhum venha sacrificar a montagem da defesa.

Para o desdobramento das armas automáticas anti-aéreas as partes mais altas darão maior resul-

tado em face de oferecer amplos campos de tiro, particularmente, contra os ataques em voo razante. Na escolha das posições, entretanto, não podemos esquecer que são dotados de alta silhueta os meios anti-aéreos e o vértice das colinas os expõem demasiadamente.

Um estudo cuidadoso das possíveis rotas de aproximação de aviões deve ser realizado; e o desdobramento dos meios anti-aéreos atenderá, em primeira mão, às rotas que se apresentarem mais perigosas.

ELEMENTOS A COBRIR

Haverá sempre necessidade de uma ordem de prioridade dos elementos ou pontos sensíveis a cobrir. Sendo uma arma cara, de grandes exigências técnicas em material e pessoal, dificilmente poder-se-á dispor de uma pletoria de meios anti-aéreos numa defesa. Tal fato levará a dosagens parcimoniosas ou melhor respondendo ao extritamente necessário. Assim, no âmbito do Exército as grandes pontes, as Estações ferroviárias ligadas à situação, os depósitos de suprimentos, as Gran-

dês Unidades estacionadas em reserva, são os que merecem as mais destacadas prioridades na organização da defesa.

No âmbito dos Corpos de Exército são, já para a Artilharia de Campanha do Corpo, para as unidades em reserva, para as equipagens de pontes, para o Quartel General Avançado, etc., que devem ser dadas as primeiras prioridades.

Na Divisão estas prioridades serão para a Artilharia de apoio e de conjunto, para os elementos

de infantaria ou blindados que realizem o esforço da operação, para o Quartel General Avançado, para os trens e pontos de suprimentos.

Como princípios básicos de emprego dos meios de Artilharia Anti-Aérea podemos resumir:

— a economia de meios e adaptação destes aos processos de ataque do adversário; isto impõe que os comandantes de Artilharia Anti-Aérea estudem os pontos a defender cuidadosamente e bem assim os processos de ataque conhecidos ou possíveis;

— a concentração do fogo e a continuidade na ação; o que implica num desdobramento coerente e meticulosamente calculado em função dos volumes de fogo dos materiais.

— a coordenação; exigindo, portanto, uma estreita ligação com as outras armas;

— a vigilância do ar em permanência; importando na necessidade de um bem montado sistema de observação e alerta a funcionar, ininterruptamente, noite e dia;

— a surpresa; traduzida pela ação rápida e violenta do fogo.



PARA VIVER TRANQUILO: *Seguro de vida.* PARA SEGURO DE VIDA:

PREVIDÊNCIA do SUL

BANCO DO BRASIL S. A.

1808 — 1948

Sede — Rua 1.ª de Março, n.º 66, Rio de Janeiro (DF)

TAXAS DE DEPÓSITOS

DEPÓSITOS SEM LIMITE:	2 % a.a.
DEPÓSITOS POPULARES:	
Limite de Cr\$ 10.000,00	4 1/2 %
DEPÓSITO LIMITADO:	
Limite de Cr\$ 50.000,00	4 %
Limite de Cr\$ 100.000,00	3 %
DEPÓSITOS A PRAZO FIXO:	
Por 6 meses	4 %
Por 12 meses	5 %
COM RETIRADA MENSAL DE JUROS:	
Por 6 meses	3 1/2 %
Por 12 meses	4 1/2 %
DEPÓSITOS DE AVISO PRÉVIO:	
30 dias	3 1/2 %
60 dias	4 %
90 dias	4 1/2 %
LETRAS A PREMIO (são proporcionais)	

Condições idênticas às de depósitos a prazo fixo.

O Banco faz todas as operações do seu ramo — descontos, empréstimos em conta corrente, cobranças, transferências etc. e mantém filiais ou correspondentes nas principais cidades do país ou do exterior, possuindo no Distrito Federal, além da Agência Central, na Rua 1.ª de Março, n.º 66, mais as seguintes:

Bandeira, Rua Mariz e Barros, n.º 44 — Botafogo, Rua Voluntários da Pátria, n.º 449 — Campo Grande, Rua Campo Grande, n.º 100 — Copacabana (em instalação), Avenida Nossa Senhora de Copacabana, n.º 1.292 — Glória, Rua do Catete, 238 — A — Madureira, Rua Carvalho de Souza, n.º 299 — Méier, Avenida Amaro Cavalcanti, n.º 95 — Ramos, Rua Leopoldina Rego, n.º 78 — São Cristóvão, Rua Figueira de Melo, n.º 380 (esquina da Rua S. Cristóvão) — Saúde, Rua do Livramento, n.º 63 — Tijuca, Rua Desembargador Lúcio, n.º 4 — Tiradentes, Rua Visconde do Rio Branco, n.º 82 e Villa Isabel, Avenida 28 de Setembro, n.º 412 — A.

Leitura de cartas e de fotografias aéreas

Referência : FM 21 - 25
FM 21 - 30
FM 17 - 10
FM 21 - 26

1. P. Qual é a definição de carta?

R. Carta é a representação dum porção da superfície da terra desenhada em escalas. (FM 21-25)

2. P. Como são representados os objetos numa carta?

R. Mediante o emprêgo dum esquema de côr, sinais convencionais e símbolos. (FM 21-25)

3. P. Qual é o processo mais comum de representar as elevações numa carta?

R. Por meio de curvas de nível. Curva de nível é uma linha imaginária que no terreno une todos os pontos de igual elevação. (FM 21-25)

4. P. Quais as côres usadas nas cartas militares e qual o significado de cada uma delas?

R. As côres geralmente usadas e sua significação, são as seguintes:

a. Preto — as linhas das quadriculas e os trabalhos feitos pelo homem.

b. Marron — curvas de nível.

c. Azul — água.

d. Verde — áreas matosas e vegetação.

e. Vermelho — estradas principais e zonas gasadas. (FM 21-30)

5. P. Qual a significação de escala duma carta?

R. Escala é a relação existente entre medidas na carta para as correspondentes distancias no terreno. (FM 21-25)

6. P. Quais são as três maneiras de representar a escala?

R. a. *Por Palavras e Algarismos*. Exemplo: 3 polegadas é igual a uma milha, o que significa que 3 polegadas na carta correspondem a uma milha no terreno.

b. *Fração Representativa*. Exemplo: $1/20.000$, o que significa que uma unidade na carta corresponde a vinte mil unidades da mesma espécie no terreno.

c. *Escala Gráfica*. Que é uma figura semelhante a uma pequena régua desenhada na carta, dividida em partes iguais, cada divisão sendo marcada não com seu comprimento real, mas com a distancia que representa no terreno (FM 21-25)

7. P. Qual é a fração representativa duma escala em que uma polegada equivale a cem jardas?

R. $1/3600$. Tanto o numerador como o denominador devem ser expressos na mesma unidade. Portanto uma polegada na carta corresponde a 3600 polegadas no terreno.

8. P. Toda carta topográfica tem três (3) linhas Norte: a do Norte Verdadeiro, do Norte Magnético e a do Norte Quadrangular. Qual das três (3) linhas Norte é usada para orientar uma carta com uma bússola?

R. A do Norte Magnético. (FM 21-25)

9. P. Que é azimute?

R. Azimute é a direção expressa como se fosse um ângulo medido no sentido dos ponteiros dos relógios a partir de uma linha base. (FM 21-25)

10. P. Quais são as linhas bases das quais os azimutes são geralmente medidos?

R. A do Norte Verdadeiro, Norte Magnético e Norte Quadrangular.

11. P. Que é declinação?

R. Declinação é a diferença angular entre o Norte Verdadeiro e o Norte Magnético, ou entre o Norte Verdadeiro e o Norte Quadrangular. (FM 21-25)

12. P. Onde podem ser encontradas informações relativas a escalas, direção, sistemas de quadriculas, etc.?

R. Tais informações são geralmente encontradas nas margens das cartas. (FM 21-26)

13. P. Quando é que uma carta está orientada?

R. Uma carta está orientada quando, colocada em posição horizontal, sua seta Norte aponta para o Norte, e todas as linhas da carta estão paralelas às linhas correspondentes do terreno. (FM 21-25)

14. P. Qual é a unidade de medida que se usa quando se emprega a bússola magnética?

R. O círculo azimutal graduado em graus. Qualquer azimute

dado significa que o número de graus foi medido no sentido dos ponteiros dos relógios a partir do Norte Magnético. (FM 21-25)

15. P. Como se mede os azimutes com a bússola lensática?

R. Mantenha a bússola horizontalmente junto ao rosto, com o orifício da ocular imediatamente à frente de uma das vistas. Gire em torno de si mesmo até que o objeto cujo azimute se deseja obter, seja bisetado pelo retículo quando visado através do entalhe do visor. Faça com que a agulha magnética permaneça imóvel e então leia a graduação azimutal expiando através da lente. (FM 21-25)

16. P. Como se usa a bússola para determinar o azimute à noite?

R. Gire o anel móvel no sentido contrário dos ponteiros dos relógios o número de graus desejado. O mostrador luminoso indicará o número de graus do retículo. Segure a bússola horizontalmente e gire em torno de si mesmo até que a agulha aponte para o mostrador no anel móvel. A direção é indicada pelo retículo. (FM 21-25)

17. P. Quais os fatores que afetam a precisão duma bússola?

R. O aço, o ferro e as linhas de força. (FM 21-25)

18. P. Qual é a diferença entre sinais convencionais e símbolos militares?

R. Sinais convencionais são marcações impressas nas cartas para representar os acidentes do terreno e as instalações civis; símbolos militares são marcações feitas a lápis, ou por outro meio, nas cartas para indicar o dispositivo, atividades e instalações das organizações militares. (FM 21-25)

19. P. Que é "crista militar" duma elevação?

R. A linha mais próxima da crista topográfica duma montanha ou elevação, da qual tudo ou quase tudo do terreno em direção ao inimigo, dentro do alcance, pode ser visto e batido pelo fogo. (FM 21-25)

20. P. Que é linha base?

R. Linha base é uma linha traçada de um ponto tomado para origem na direção de um outro ponto designado ponto de extensão. Os pontos são locados medindo-se a distancia para a frente do ponto origem e para a direita ou esquerda, na vertical, da linha base, em milhas ou dezenas de milhas.

21. P. Em que direção uma linha base é geralmente traçada?

R. Na direção provável de avanço.

22. P. Que é uma fotografia aérea?

R. Uma fotografia aérea é uma foto batida de qualquer tipo de avião. (FM 17-10)

23. P. Por que é importante que os militares saibam ler fotografias aéreas?

R. Porque nas zonas de combate, poucas cartas atualizadas serão encontradas. A confecção de fotografias aéreas é um trabalho de poucas horas. (FM 21-25)

24. P. Quais são as vantagens duma fotografia aérea comparada com uma carta?

- R. a. Riqueza de detalhes.
b. Rapidez de preparação.
c. As fotografias são atualizadas.
d. Podem ser tiradas das zonas ocupadas pelo inimigo. (FM 21-25)

25. P. Quais são os tipos de fotografia aérea?

R. a. *Vertical* — obtida apontando uma única camara de lente em situação tal que o eixo ótico fique tão próximo da vertical quanto possível.

b. *Obliqua* — obtida inclinando intencionalmente a camara. Uma oblíqua baixa é a que não abrange a linha do horizonte. Uma oblíqua alta é a que alcança a linha do horizonte.

c. *Composta* — feita pela junção de diversas fotografias rebatidas para um plano comum, tomado duma única posição da camara. As verticais compostas são feitas com uma camara de cinco lentes.

d. *Mosaico* — formado pela reunião de diversas fotografias verticais sobrepostas, tomadas de diferentes posições da camara. (FM 21-25)

26. P. Quais as características de um objeto que auxiliam a sua identificação numa fotografia aérea?

- R. a. Forma peculiar.
b. Tonalidade ou cor.
c. Sombra.
d. Tamanho relativo. (FM 21-25)

27. P. Que é uma curva de nível?

R. Curva de nível é uma linha desenhada numa carta, representando uma linha imaginária do terreno, na qual todos os pontos estão na mesma altura. (FM 21-25)

28. P. Quais os acidentes do terreno que são representados por uma série de curvas em forma de "V"?

R. Um curso d'água ou vale. (FM 21-25)

29. P. Qual o acidente do terreno que é representado por uma série de extensas curvas de níveis e uniformemente espaçadas?

R. Uma encosta extensa e suave. (FM 21-25)

30. P. Que se deseja com o Norte Verdadeiro?

R. A direção do Polo Norte Verdadeiro. (FM 21-25)

31. P. Que se deseja com o Norte Magnético?

R. A direção do Polo Norte Magnético. (FM 21-25)

32. P. Qual é uma das mais importantes considerações na interpretação duma fotografia aérea vertical?

R. A sombra, porque suas dimensões verticais podem ser mais caracterizadas do que suas dimensões horizontais que são mostradas pela imagem. (FM 21-26)

33. P. Para identificar os acidentes numa fotografia aérea, como se deve segurar a fotografia?

R. Para interpretar uma fotografia aérea, as sombras devem cair na direção do intérprete, (FM 21-25)

(Tradução do Capítulo 14, de "A check list of Military Training, the Armored Replacement Training Center, Fort Knox, Kí, U. S. A.", pelo Major JOAO ALBERTO DALE COUTINHO).

Major José Codeceira Lopes

Por motivo de sua designação para exercer as funções de Sub-comandante do 9.º R. C., em S. Gabriel, perdeu "A Defesa Nacional" um prestimoso e culto auxiliar da redação: o Sr. Major Codeceira Lopes. A ela dedicava êsse nosso distinto Camarada suas raras horas de folga, sempre pronto a desincumbir-se dos encargos que lhe eram atribuídos com aquela impecável exatidão que é uma das características de sua personalidade de escol.

Sentindo a ausência de tão prezado Camarada, aqui registamos nossos agradecimentos e os votos que fazemos pela felicidade e o êxito que merece, no exercício de sua nova e importante missão.

A DIRETORIA

Porque não extinguir a Cavalaria a Cavalo?

Major **JOSÉ CODECEIRA LOPES**

A — UMA PERGUNTA

Nos números de **MILITARY REVIEW**, publicados em 1947, encontramos os seguintes trechos de trabalhos relativos ao papel da Cavalaria na guerra moderna:

— "Para terminar com os ensinamentos estratégicos e táticos, assinalemos um artigo do Cel. Gen. **GORODOVIKOV** sobre a "Cavalaria nas Batalhas", publicado no *Voenni Vestnik* (Mensageiro Militar). No início da guerra esta arma contava com 200.000 cavalos, distribuídos por umas 60 Divisões. Durante o primeiro período, conquanto participando das operações de retaguarda, realizou, contra as retaguardas alemãs, incursões perturbadoras que favoreceram, de acôrdo com as ordens de **STALIN**, a organização dos "PARTISANS". Mais tarde, em ligação com os carros e as tropas motorizadas, tomou parte nas operações de penetração profunda e de cerco das tropas alemãs desbordadas ou perseguidas.

Segundo o Gen. norte-americano **HAWKINS** (*Cavalry Journal*, n.º de Agosto de 1945) o Marechal **ZUKOV** teria declarado que uma das causas das derrotas que os alemães sofreram na Rússia foi a falta de Cavalaria.

Entre as operações mais audaciosas da Cavalaria russa podemos citar a incursão do Gen. **SOKOLOV**, que em Janeiro de 1943 penetrou por um intervalo mal defendido do dispositivo inimigo, destruindo bases de reaprovisionamentos e fortes guarnições, numa profundidade de 200 kms. Nem a neve do inverno, nem a lama do degelo, puderam deter a Cavalaria. Dá para refletir..." (Número de Março.

Condensação do artigo do Gen. **NIESSEL**, do Exército Francês)

— "Nessa primeira fase, da 2.ª grande guerra, a Cavalaria foi empregada por alguns Exércitos, como o polonês. Contudo, as rápidas unidades blindadas alemãs enfrentaram uma Cavalaria que não estava equipada ou preparada para dar-lhes combate. Talvez o Alto Comando, conhecendo seu valor e suas tradições imortais, a tivesse sacrificado na esperança de nela encontrar apóio para sua situação desesperadora.

Durante a segunda fase da guerra, essa Arma tradicional, no momento relegada a papel secundário, não chegou a tomar parte. Fôra substituída temporariamente, pelas unidades blindadas.

Ficou provado, especialmente nas campanhas da Itália, França e União Soviética, que a Cavalaria, bem instruída, equipada e armada com meios apropriados á época, podia ter prestado serviços inestimáveis e que nenhuma outra Arma estava em condições de substituí-la. Além disso, em virtude de sua grande mobilidade, a Cavalaria constitui ajuda poderosa para o Comando. Não vê obstáculos em terreno difícil, o que já não acontece com os elementos blindados. As más estradas, o terreno montanhoso e as dificuldades produzidas pelas chuvas não constituem entraves ao seu avanço. A Cavalaria, portanto, deve ser organizada até o escalão da Bda. e da Div., com uma combinação de armas leves e pesadas, bem como canhões anti-carros e anti-aéreos, que lhe permita agir com eficiência, em qualquer terreno e em qualquer manobra possível.

Para que a Cavalaria possa manter ou aumentar sua mobilidade, é aconselhável motorizar seus serviços. Assim aconteceu à Cavalaria organizada apressadamente em algumas frentes e às poderosas unidades que os russos já possuíam. Estas últimas reforçadas com carros de combate, foram reconhecidas como uma força de incalculável poder, nas fases mais importantes de combate. (Número de Março. Condensação do artigo do Cel. SAMUEL CORREA, do Exército Chileno).

— "É lógico, portanto, querermos introduzir idéias novas na tática da Cavalaria e dotá-la de armamento, mas sem abrigar a esperança de motorizar ou mecanizar todo o seu conjunto, visto que será muito difícil a nosso país fabricar motores e obter combustível. (Número de Junho. Condensação do artigo do Cel. JOSE M. SILVEIRA, do Exército Uruguaio).

— "Vimos defrontarem-se os dois sistemas — mecanização total, de um lado, e tropas mixtas, mecanizadas e a cavalo, de outro — sem que nenhum dos dois se tenha imposto de modo absoluto, visto que o êxito admirável das forças coraçoadas foi contido, não poucas vezes, pelo ataque de flanco realizado por outras tropas, às quais geralmente não faltava a Cavalaria montada. — Os métodos e processos da Cavalaria russa foram os seguintes:

1) — O melhor emprego da Cavalaria é nos flancos e na exploração do êxito, através das brechas abertas.

2) — Para alcançar êxito, a cavalaria deve manter-se oculta nas proximidades da frente, ser ativa e resoluta. O desenvolvimento e o progresso da aviação obrigam a cavalaria a mover-se principalmente de noite, sobretudo no inverno, quando a neve retarda seus movimentos e as árvores não oferecem proteção contra a observação aérea.

3) — Quando uma D. C. encontra forças inimigas móveis (Cavalaria, tropas motomecanizadas ou ainda destacamentos mixtos) o seu comandante deve evitar planos complicados e manobras amplas, empenhando decididamente a sua van-

guarda, para impedir a manobra do adversário e facilitar a entrada em ação do seu grosso.

4) — Nos combates de encontro com forças de infantaria, o comandante deve procurar evitar o desenvolvimento do inimigo, atacando-o sem perda de tempo e, se possível, de várias direções simultaneamente.

5) — Quando não se pode envolver o inimigo e se pretende abrir brecha, esta missão é confiada aos carros, que facilitam a passagem das tropas montadas.

6) — Em todos os casos, os carros devem atuar em colaboração estreita com os regimentos do primeiro escalão de ataque, podendo ficar sob as ordens do comandante do regimento ou da divisão, o qual sempre lhes determinará o lugar e o momento de reunião, afim de tê-los constantemente à mão.

7) — Sempre que possível, formar-se-ão corpos e mesmo exércitos de cavalaria, reforçados com unidades especiais de carros. Estas unidades não devem ser distribuídas entre as divisões, mas formar parte do núcleo de ataque encarregado do esforço principal. (Número de Agosto. Condensação do artigo do Ten. Cel. A ARTALEJO CAMPOS, do Exército Espanhol.

* * *

Rebuscando agora o que a nossa DEFESA NACIONAL publicou em 1947, sobre o assunto, destacamos os seguintes artigos de fonte estrangeira:

— SÃO OS CAVALOS ESSENCIAIS NA GUERRA MODERNA?

(Condensado pelo Major José H. Garcia).

— CAVALARIA A CAVALO (Traduzido pelo Ten. Cel. J. H. Garcia).

— O CAVALO NA RECENTE GUERRA (Traduzido pelo Ten. Cel. Altair Franco Ferreira).

— OS COSSACOS DO EXÉRCITO VERMELHO.

(Traduzido pelo Cap. Raul Lopes Munhoz).

* * *

Desnecessário é que se com-
putem outras fontes ou que se
apele para os inúmeros trabalhos
publicados em anos anteriores.
Basta que se permaneça em 1947,
e cingido, apenas, ao que está es-
crito em **MILITARY REVIEW**
e em **DEFESA NACIONAL**.
Com isso, já se possuem bases pa-
ra lançamento de uma pergunta:
**SE A CAVALARIA A CAVA-
LO FOI ASSIM TÃO ÚTIL,
POR QUE OS NORTE-AME-
RICANOS A ELIMINARAM
DE SEU EXÉRCITO?**

Rápido estudo em torno da
mesma afigura-se-nos necessário,
atualmente, porque o gesto de nos-
sos vizinhos do norte, pela auto-
ridade que conquistaram na últi-
ma guerra, tem tido muito maior
repercussão do que tudo aquilo
que se vê escrito, inclusive na pró-
pria imprensa militar norte-ame-
ricana, favoravelmente à manuten-
ção da Cavalaria nos Exércitos
modernos. Tal repercussão surge
como nociva porque afeta duas
forças imprescindíveis a qualquer
organização militar — o espírito de
arma e a confiança dos camaradas
— onde é absolutamente necessá-

rio que exista, de um lado, com-
ponentes de uma Arma absoluta-
mente cômicos e orgulhosos do
seu valor no conjunto, e, do outro,
camaradas com inteira confiança
na força daquela Arma. Das vir-
tudes de uma componente, como
da mulher de Cesar, não se deve
nem de leve suspeitar. Só assim
se terá **CONFIANÇA NO CON-
JUNTO**, elemento indispensável
à **VITÓRIA**.

De olhos postos nessas impo-
sições, dispuzemo-nos a realizar
este rápido trabalho, em que pro-
curamos não só rebuscar as razões
do gesto norte-americano, como
também verificar se há analogia
de situação com o caso brasileiro,
e, por fim, chegar a uma conclu-
são que sirva a estudo profundo.
E nos daremos por satisfeitos se,
de algum modo, fizermos meditar
aqueles que são submetidos à in-
fluência de conceitos como este:

— “Não adianta gastarmos
dinheiro com soldados que estão
destinados a ficar de lado na ho-
ra da guerra, como com armas que
serão antiquadas no mesmo caso.
A dispendiosa e obsoleta Cava-
laria, por exemplo, já está em tempo
de ser suprimida, como o têm feito
as grandes nações”.

(Revista da Semana, n.º 2 de
1948, pág. 4).

B — UMA RESPOSTA

É sabido que os interesses nor-
te-americanos abrangem os cinco
continentes. Para defendê-los,
nossos vizinhos do norte possuem
bases em todos os recantos do
mundo: umas, as **DE FATO**, são
regiões já subordinadas ao seu do-
mínio direto, como parte integan-
tes de seu território; outras, as
DE DIREITO, resultam ou re-

sultarão de concessões outorgadas
em acordos e tratados ou, mesmo,
de ações em força que lhes pare-
çam justificáveis numa luta pela
sobrevivência. Essas circunstan-
cias, aliadas ao imenso poderio na-
val que possuem, permitem-lhes
assentarem a conduta ideal que to-
dos buscam: afastar uma eventual
luta armada, tanto quanto possível,

do território pátrio. Parece-nos fora de dúvida que nenhum norte-americano, como nenhum nacional de qualquer outro país do mundo aceita, como lógica, a hipótese de ver o Exército de Tio Sam guerreando na porção continental de sua Pátria. O convencimento geral é de que, em caso de guerra, será transportado para bem longe, beneficiando-se do apoio das bases prévia e intencionalmente estabelecidas. E esse transporte, em aviões ou em navios, apresentará dificuldades excepcionais e, indubitavelmente, imporá uma rigorosa seleção de meios, na qual se visará não somente a contribuição de cada um como, também, e tanto quanto possível, um mínimo de dificuldades de transporte.

E que contribuição poderá prestar a Cavalaria a cavalo, se as operações a encarar são, sucessivamente:

- transporte, por vias marítimas e aérea,

- desembarque, à viva força ou não,

- combate ofensivo e ações correlativas (combate defensivo, segurança e busca de informações)?

O exame minucioso destas ações a realizar, e bem assim o das possibilidades da Arma, conduzirão, sem dúvida, às seguintes conclusões:

A Cavalaria a cavalo só poderá ser empregada na fase posterior ao desembarque:

- na busca de informações, se o terreno fôr impraticável aos elementos mecanizados de reconhecimento, deve ser empregada a Cavalaria a cavalo, ou se ficará subordinado á grande morosidade dos reconhecimentos a pé;

- na segurança, como no combate, deve-se contar com Cavalaria

a cavalo como elemento móvel e potente a empenhar, (sobretudo quando elementos motorizados e mecanizados não puderem ser empregados por quaisquer circunstâncias), de vez que a falta do elemento hipomóvel, em tal caso, retardará as ações a realizar, particularmente as de segurança afastada e aproveitamento do êxito.

Passando-se ao exame das condições de transporte, deparar-se-á com os transtornos quasi incomensuráveis que não só o cavalo, como a água que bebe e a forragem que come, acarretam para o embarque, o transporte e o desembarque. Surge, então, o dilema: transportar a Cavalaria a cavalo e evitar, assim, um possível retardamento nas operações; ou excluir aquele elemento e enfrentar a morosidade que pode decorrer de sua ausência nos campos de batalha. E com o dilema surge a idéia intermediária de optar pela segunda solução e encarar a utilização de animais (ou, mesmo, de Cavalaria a cavalo) existentes nas áreas mais próximas da região de desembarque.

Por seu turno, o exame dos recursos existentes no país vai intervir a favor dessa solução intermediária, de vez que ali se disporá muito mais facilmente de motores e combustíveis do que de cavalos e forragens. E a norma é então traçada: entregue-se aos motores e combustíveis a responsabilidade de assegurarem a mobilidade que o cavalo proporcionaria; e, se o terreno detiver o motor, que se recorra aos recursos hipomóveis mais próximos, ou que enfrentem os tropeços de ações morosas. A maior facilidade de transporte, e a despreocupação de constituir uma Cavalaria a cavalo,

compensarão, certamente, os riscos eventuais que se correrá.

Foi assim, parece-nos, que os norte-americanos chegaram à extinção de sua Cavalaria. Mas, esta solução persistirá? Não ousamos uma afirmativa categórica. Os norte-americanos podem vir a reconsiderá-la a ponto de recons-

tituírem sua Cavalaria a cavalo, em regiões próximas de seus prováveis campos de batalha, sobretudo ante a perspectiva de parecer-lhes desastrosa, em determinado caso, a perda de tempo que a falta de elementos a cavalo pode acarretar. E já se murmura algo, a respeito...

C — UM CONFRONTO

O caso nacional brasileiro é análogo? Cremos que ninguém responderá afirmativamente...

Nosso Exército só terá oportunidade de transportar-se mar afora, para desembarque em terras extra-continetais, na hipótese de juntar-se a outro ou outros Exércitos, como aconteceu na última guerra. Nesta hipótese, (aliás muito provável, dadas as características dos conflitos modernos), será apenas, e por muitos anos ainda, uma reduzida minoria no conjunto das forças empenhadas; seu equipamento será o fornecido, e sua organização a indicada, pelos líderes do grupo a que pertença. Sem dúvida, tal circunstância acarreta o imperativo de ter que estar preparado para aquela eventualidade, mas, não somente para ela. E nisto reside a grande diferenciação que nos parece existir entre os pontos de vista a manter por estadunidenses e brasileiros, de vez que, enquanto eles podem pensar num só tipo de luta (a que travarão com seus próprios recursos) nós somos forçados a pensar, também, na que podemos ser compelidos a travar com recursos estranhos e, talvez mesmo, não totalmente em nosso benefício exclusivo. E daí, para nós, uma preparação orientada em duplo sentido.

De qualquer modo, porém, é óbvio que a pior hipótese, e portanto aquela que deve ser olhada com maior justeza, é a de uma luta que tenhamos de travar no continente, e enfrentando, possivelmente apenas com os recursos nacionais, o tipo de guerra que nossas possibilidades e as características particulares dos teatros de operações sul-americanas permitem entrevermos. E neste tipo de guerra, indubitavelmente, a Cavalaria a cavalo terá o seu lugar, podendo contribuir pelo desempenho do papel que lhe aponta o título I da 2.^a parte de nosso R. E. C. C. E como no cômputo dos recursos nacionais o cavalo e a forragem surgirão, por muito tempo ainda, como muito mais facilmente disponíveis do que o motor e o combustível, impõe-se, categórica e infelizmente, a necessidade de manter aquela Arma no rol de nossas forças terrestres, incrementando-se paralelamente, na medida de nossas possibilidades, e por força de evolução natural, a motomecanização, o paraquedismo, e todos os outros recursos que poderão chegar às nossas mãos, seja construídos por nós mesmos, com o correr dos tempos, seja por obra e graça de alianças cuja indestrutibilidade não podemos garantir que perdure, em qualquer caso.

Assim, se há analogia do caso brasileiro com algum outro, no que diz respeito à organização de forças terrestres, parece que não deve ser invocado o norte-americano, sobretudo quando encarada a eventualidade de termos que lutar so-

zinhos. Neste particular, embora os russos ascendam grandemente no domínio da industrialização, parece-nos que nos aproximamos muito mais de seu caso. E eles conservam sua Cavalaria a cavalo, ufana dos feitos que realizou na última guerra...

D — CONCLUSÃO

Eis-nos concluindo este trabalho com absoluta convicção de que deve subsistir a Cavalaria a cavalo, entre nós, maugrado o exemplo dos E. U. A. Para isto contribuiu, em parte, o fato expressivo de não termos encontrado, entre camaradas norte-americanos que procuramos auscultar (sem discutir o problema, mas, apenas, rebuscando pontos de vista) uma só opinião que de algum modo restringisse a linha geral dos argumentos acima alinhados como razões que nossos vizinhos do norte têm para extinguir sua Cavalaria, e, nós, para mantermos a nossa.

Por fim, ressaltemos que, como nenhuma Arma resistiu à necessidade de reorganização, decorrente das imposições da técnica e

dos processos de combate, isto é, como todas evoluíram, a Cavalaria a cavalo deve evoluir também. Em que sentidos? Particularmente nos de capacidade maior para a luta contra mecanizados e de maior proteção contra a aviação. (Em artigo publicado no n.º de Setembro último, desta Revista, o Exmo. Sr. Gen. JOÃO TEODURETO BARBOSA esmiuça o problema de reorganização da Cavalaria Brasileira, pelo que nos dispensamos de maiores comentários sobre o assunto).

Uma conclusão, portanto: manter a Cavalaria a cavalo, mas, reorganizada. É a que está sendo seguida. Não há, pois, razão para falta de confiança.

Fevereiro de 1948.

MOINHO SANTA CLARA S.A.
 INDÚSTRIA DE TRIGO
 OS MELHORES PRODUTOS
 FARINHA DE TRIGO
 FARELO E FARELINHO



LARGO DO TESOURO Nº 16
 2º Andar - Salas 20 a 26

C. POSTAL 1559 - TEL. 25648
 — SÃO PAULO —

Emprego tático do Morteiro no ataque

Do Tenente D. MIGUEL HERGEL ALTERACK

Tradução do Major BELLARMINO N. GALVAO

Revista Militar da Bolívia.

Breves Considerações.

O Morteiro teve origem nos Minenwerfer com o lança-chamas alemão. A Guerra de posição impoz a necessidade da criação de uma arma que batesse os angulos mortos. Logo depois de 1914, começou o emprêgo na guerra de movimento com excelentes resultados já sobejamente conhecidos.

O morteiro pertence ao grupo das armas pesadas do Batalhão e Regimento, é uma arma de tiro curto, modelo "Brandt" de 81 m/m, seu alcance varia de 20 a 3900 metros, estando sua eficácia dentro dos 2000 metros, não devendo ser empregado em distancias superiores a 1200 metros, em virtude de sua limitada dotação de munição e difícil transporte.

O projétil tem o efeito de uma granada 75 de Artilharia, considerando-se uma granada de capacidade normal ou de grande capacidade.

Surge a seguinte pergunta: Existindo Artilharia e Canhões de Infantaria, porque necessitamos de Morteiros? E o folheto "Pontos de vista para a instrução e emprêgo dos Canhões de Infantaria", nos fornece a resposta: "O emprê-

go do Morteiro está limitado a objetivos fixos e deseniados do terreno, sendo sua maior eficácia quando se concentra o fogo de vários morteiros sôbre um mesmo objetivo, limitada aquela si êste se encontra abrigado, pois sua munição carece de maior poder de penetração".

"A Artilharia Divisionária em vista das múltiplas missões que deve cumprir no combate, sua limitada dotação de munição, as características de seus fogos (concentração em zonas do terreno) e devido á designação e localização dos objetivos que perturbam o ataque da Infantaria, quase sempre tardia, não fica em condições de atender as necessidades locais que se apresentam no combate da Infantaria, nem acompanhá-la estreitamente em tôdas as fases da luta.

Surge então a necessidade de uma arma, que com certa potência de fogo e poder de penetração nos abrigos possa intervir oportunamente nesses momentos críticos e, com poucos tiros, aniquilar ou destruir os objetivos que não possam ser batidos por outras armas.

Esta é a missão fundamental do Morteiro.

NO ATAQUE

O emprego mais eficaz do Morteiro é obtido na atuação em massa, com toda a Secção ou Pelotão, sob um comando único, pois possibilita um resultado que abate moralmente o inimigo e as ocasiões em que esta arma interviu na guerra do Chaco demonstra claramente tal fato. Também são empregados isolados, subordinados às Companhias de fuzileiros que necessitam de apoio. De posições abrigadas pode bater objetivos descobertos e cobertos, empregando-se em tal caso projetis de capacidade normal com espoleta instantânea ou projetis de grande capacidade com espoleta de retardo, respectivamente. Seu emprego mais importante é no ataque, onde deve fornecer um apoio eficaz à infantaria.

Deve bater os objetivos ilhados considerados perigosos para a infantaria, permitindo o seu emprego de poder destruidor bater os pontos fortes do inimigo que dificultam o avanço amigo.

Os Morteiros baterão todos os objetivos que não puderem ser batidos pelas metralhadoras.

Podemos dizer que em um ataque as metralhadoras são as armas da defensiva e os morteiros, da ofensiva.

A Artilharia, pela necessidade de alargar o fogo em profundidade na direção do inimigo, não poderá dar o apoio necessário e local que a infantaria necessita para o assalto.

A grande modalidade do seu serviço e a facilidade de transporte do seu material, fazem do morteiro uma arma indispensável para o ataque, inicialmente na par-

tida do mesmo, quando o emprego do morteiro é mais necessário em virtude do aparecimento de novas resistências e armas automáticas do inimigo.

A Secção, deve possuir um conhecimento perfeito do quadro conjunto, afim de que sua atuação não seja dificultada, especialmente, pela combinação de fogos com as armas pesadas da Infantaria, pelo remuniciamento fornecido pelos carros de munição e o P. C. do Cmte. do Batalhão de quem depende.

A instalação dos P. O. exige um cuidado tático bastante apreciável, já que da sua atuação resultará a eficiência do fogo, devendo os mesmos serem aproximados ou distantes, segundo a importância do terreno.

O avanço alternado dos morteiros permite manter o fogo de apoio necessário à tropa que ataca, devendo este fogo ser sempre de concentração, dentro das possibilidades de combate.

Na eminência do assalto é quando o emprego do morteiro se impõe, para bater os lugares de irrupção mais favoráveis e de onde possam aparecer os piores fogos e ninhos inimigos.

Para este decisivo momento do combate é que a maior quantidade de munição deve ser reservada. A Artilharia nesta circunstância já deve ter alongado seu tiro para destruir a artilharia do campo principal de combate e facilitar maior penetração em profundidade.

Os morteiros dirigem seus fogos contra as armas que apoiam o contra ataque inimigo constitu-

indo o apoio do ataque, o que é possível pela grande facilidade de executar seus tiros por cima das tropas amigas e em qualquer direção.

Em colaboração com armas pesadas da infantaria, devem os morteiros cobrir os flancos e a retaguarda para evitar os flanqueamentos, etc.

O TERRENO DO ATAQUE

O terreno do ataque no qual se desenvolverá o morteiro, poderá apresentar as seguintes características:

- 1) — Plano e descoberto
- 2) — Montanhoso
- 3) — Montuoso.

A atuação dos morteiros em terrenos planos é limitada em bater os pontos que não podem ser batidos pelas armas pesadas da Infantaria. Na realidade, a arma de emprego mais eficaz nestes terrenos é a metralhadora, por ter tiro tenso.

Em terrenos montanhosos, pela quantidade de ângulos mortos que se apresentam, o emprego do morteiro é absolutamente necessário.

Os morteiros nas montanhas e nos montes deve substituir a ar-

tilharia que não pode atingir tais pontos.

Tanto na montanha como nos montes é indispensável o emprego de armas de tiro curto.

Em terrenos boscosos como ficou demonstrado no Chaco Boreal e nas Ilhas do Pacífico, os resultados foram surpreendentes.

A aparição do morteiro na guerra paraguai-boliviana, causou verdadeiro pavor nas ações em que foi empregado.

Nesta classe de terreno dão melhores resultados os projéteis ou granadas de grande capacidade, equivalentes à granada do obuz 105 de campanha. O morteiro e o obuz, deram, quando empregados nos bosques, bons resultados em virtude de possibilidades de conseguir grande potência de fogo.

JOALHERIA LEDOUX

COMPRA, VENDE E TROCA RELOGIOS, JOIAS DE OURO, PLATINA,
BRILHANTE E PEROLAS. — CONSERTOS — OFICINA PRÓPRIA
AVALIAÇÃO GRATIS — EXECUTA-SE QUALQUER ENCOMENDA.

7 DE SETEMBRO, 38 TELEFONE 23-3838

RIO DE JANEIRO

ON PARLE FRANÇAIS

ENGLISH SPOKEN

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 atual, 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. Snr. General de Divisão EURICO GASPARD DUTRA, então Ministro da Guerra, a seguinte referência em carta dirigida à Redação 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.

Felicitó "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

À venda na Biblioteca de "A Defesa Nacional"

PREÇO : Cr\$ 16,00

A Metralhadora Browning cal. 50 - HB - M 2

GUSTAVO LISBOA BRAGA

Aspirante a oficial da arma de Infantaria.

N. da R. — “A Defesa Nacional”, ao divulgar entre os seus leitores estas Notas organizadas pelo Aspirante Lisboa Braga, apresenta a esse nosso jovem camarada suas felicitações pela utilidade e oportunidade d’este seu primeiro trabalho. Vem elle preencher uma lacuna que há de poupar a outros companheiros muitas dificuldades e o tempo gasto para reunir e coordenar os dados referentes á Metralhadora Browning. 50. Eis um exemplo a seguir por todos quantos, nos demais setores da instrução profissional, sejam animados pelo mesmo espirito de cooperação.

A falta de documentação adequada para o estudo do moderno armamento americano, adotado pelo nosso Exército, traz inúmeras dificuldades ao instruendo.

Senti esta dificuldade, no curso que vim de completar na Escola Militar de Resende. Ali procurava sanar as dificuldades, organizando fichas e notas de instrução.

Destas notas auri o plano dum estudo mais completo. A sua trans-

formação no esforço que este trabalho representa, foi oriundo de diversos fatores, dos quais, um dos mais importantes, foi a força moral e auxilio que recebi de meus mestres, instrutores e colegas. A consequência feliz: — a minha dívida de gratidão estende-se a diversos.

Finalmente, cumpre-me ressaltar com ênfase, que o único mérito na realização do presente estudo, foi o trabalho metodizado de compilação que executei.

Assim, consultando na parte de características, incidentes de tiro, etc. . . os polígrafos, notas de instrução e fichas da Escola Militar; e na parte de funcionamento, folga do ferrolho, etc. . . arranjando a tradução dos pequenos manuais de serviço, distribuídos no Exército Americano, foi bem o fundamento do presente estudo.

Espero que este trabalho venha a diminuir as dificuldades no estudo do armamento americano; e, caso consiga atingir este objetivo, vejo em plena recompensa o meu agradável labor.

ARMAMENTO: METRALHADORA BROWNING CAL. 50-M2

ASSUNTO:

I — CARACTERISTICAS

- Destino
- Valor Balístico
- Características do funcionamento

II — CONDIÇÕES DE SERVIÇO

- Simplicidade
- Maneabilidade

I — CARACTERISTICAS:

A — DESTINO:

1) *Serviço*: A Mtr. Browning cal. 50 M2 é uma arma coletiva, empregada contra carros de combate, ninhos de tiros, concentrações de tropa e ainda executa o tiro contra aviões, fazendo a proteção da tropa.

2) *Tiro*: É uma arma de trajetória tensa. Faz o tiro intermitente e o tiro contínuo.

3) *Espécies de munição*: Comum, perfurante, traçante e incendiária.

B) — VALOR BALISTICO:

1) *Potência*: A velocidade inicial é de 870 m/seg.

2) *Alcance máximo*: 6000 m.

3) *Alcance útil*: 2400 m.

4) *Alcance de utilização*: 900 m.

C) — CARACTERÍSTICAS DE FUNCIONAMENTO:

1) *Princípio Geral de Funcionamento*: É uma arma de culatra aferrolhada, de cano móvel.

2) *Princípio Motor*: É uma arma que funciona pelo recuo do cano, alimentada por cinta metálica (elos) e arrefecida a ar.

3) *Velocidade de tiro*: É de 400 a 500 tiros por minuto. A prática é de 75 por minuto.

II — CONDIÇÕES DE SERVIÇO:

A — SIMPLICIDADE:

1) *De manejo*: MANEABILIDADE.

— *Graduar a alça*: A alça de mira é graduada em jardas.

Para graduá-la basta manejar o parafuso roscado, colocando o cursor na gradação correspondente. Permite fazer a correção da direção devido ao vento.

Alimentar: Com a tampa aberta ou fechada, introduzir a extremidade da cinta metálica no receptor, da esquerda para a direita e puxá-la, até que o primeiro cartucho ultrapasse o retém do carregador, ficando logo à sua direita.

Fechar a tampa, se aberta.

Levar o ferrólho completamente para trás e levá-lo novamente para a frente.

A alimentação pode ser feita também da direita para a esquerda.

Carregar: Procede-se como para a alimentação, com a diferença que o ferrólho é trazido à retaguarda e à frente duas vezes em vez de uma.

Descarregar: Levantar a tampa, tirar a cinta metálica, levar o ferrólho para trás mantendo-o nessa posição; verificar si não ficou algum cartucho na câmara; baixar o conjunto extrator (alimentador), levar o ferrólho à frente, fechar a tampa.

2) *De conservação*: A conservação está inteiramente ligada à sua desmontagem e, sendo esta muito simples, torna-se muito fácil a sua conservação.

GENERALIDADES

a) Somente as desmontagens aqui previstas, são permitidas nos CORPOS DE TROPA e podem ser executadas pelas Mtrs. para limpeza, conservação e substituição de peças.

b) Cuidados especiais devem ser tomados quando tiverem de ser retiradas as molas existentes na arma, afim de evitar acedentes pessoais ou materiais, ou ainda que aquelas se percam.

DESMONTAGEM PARCIAL

a) *Do bloco de fechamento:* Agindo-se no fecho do retem de fechamento, puxa-se este para trás afim de poder agir no retem do bloco de fechamento; puxa-se este para cima e faz-se com que o bloco de fechamento corra, para cima, em suas (corrediças) guias na caixa da culatra, sendo então retirado.

b) *Molas recuperadoras:* Com a ponta de um cartucho ou toca pinos comprime-se para a esquerda o pino retem da haste das molas recuperadoras, e, retira-se as mesmas.

Antes de comprimir o pino retem da haste das molas recuperadoras, deve-se empurrar a referida haste para a frente.

c) *Ferrólho:* Leva-se o ferrólho á retaguarda até que o seu pino fique em coincidência com os rebaixos semi-circulares existentes na fenda do ferrólho na chapa la-

teral direita da caixa da culatra.

Retira-se o pino e do lado oposto a alavanca de manejo.

Em seguida retira-se o ferrólho e as peças nele montadas.

d) *Cano:* Desatarrachá-lo pela frente.

e) *Conjunto amortecedor de recuo e caixeta:* Pela passagem existente na chapa lateral direita da caixa da culatra, comprime-se a mola da armação do conjunto amortecedor de recuo.

Em seguida retira-se pela retaguarda o conjunto amortecedor e caixeta.

Separa-se o conjunto amortecedor da caixeta fazendo pressão para a frente no acelerador existente na armação.

NOTA: — Determinadas partes, tais como a tampa e alavanca de manejo, só devem ser desmontadas se fôr necessário substituir alguma peça.

MONTAGEM

a) *Caixeta e conjunto amortecedor de recuo:* Segura-se a caixeta na mão esquerda e o conjunto amortecedor na direita.

Com o dedo indicador empurra-se o acelerador para cima, por baixo da caixeta e de maneira que as hastes abaixadoras (depressores) da tranca se alojem em suas ranhuras-guias; depois, empurra-se o conjunto amortecedor de recuo para a frente até que o dente de ligação do amortecedor, se aloje na haste do amortecedor de recuo.

Continua-se a empurrar o conjunto amortecedor para a frente, até que o acelerador fique bem á retaguarda.

Isto manterá o conjunto caixeta-amortecedor de recuo reunido, de maneira a poder ser colocado na caixa da culatra.

Colocar o conjunto na caixa da culatra e levá-lo á frente até que a mola da armação do amortecedor de recuo se aloje em seu alojamento na parte interna da chapa lateral direita da caixa da culatra.

b) *Cano:* Atarrachá-lo pela frente.

c) *Ferrólho:* Leva-se a alavanca de armar á frente e coloca-se o ferrólho na caixa da culatra.

Leva-se o ferrólho á frente até que o orifício do pino fique em coincidência com os rebaixos

semi circulares existentes na fenda guia do ferrólho na chapa lateral direita da caixa da culatra; coloca-se o pino de ferrólho pela direita e a alavanca de manejo pela esquerda.

Leva-se o ferrólho completamente á frente, guiando com os dedos o conjunto extrator (alimentador) afim de evitar que êle bata.

d) *Molas recuperadoras*: Coloca-se a extremidade da haste em seu alojamento no ferrólho; comprime-se as molas, fazendo com que o pino da haste entre em seu alojamento na chapa lateral direita da caixa da culatra.

DESMONTAGEM COMPLETA

a) *Ferrólho*:

1 — Retira-se o conjunto extrator (alimentador) girando para cima e puxando-o para fora.

O ejetor e sua mola saem, retirando-se o eixo do mesmo.

2 — Retira-se o desvio de seu alojamento puxando-o para cima.

3 — Gira-se a alavanca de armar para trás e solta-se o percussor empurrando o gatilho intermediário para baixo.

Retira-se a alavanca de armar e o eixo da mesma.

4 — Desloca-se o retem do gatilho intermediário do seu alojamento no ferrólho para a cavidade central do ferrólho; vira-se o pino de apoio da mola do percussor com a ponta do cartucho.

5 — Comprime-se o gatilho intermediário para baixo e retira-se a chaveta de fixação do gatilho intermediário.

Tira-se o gatilho e sua mola.

6 — Inclinando-se ligeiramente o ferrólho, o percussor e o complemento do percussor saem do seu alojamento. A mola do percussor pode ser retirada removendo-se o retem da mesma.

e) *Bloco de fechamento*: Coloca-se o bloco de fechamento, tendo-se, antes, o cuidado de verificar se o fecho do retem permite o acionamento dêste.

Si ainda o bloco não entrar completamente em seu alojamento, verificar a mola da armação do conjunto amortecedor de recuo, que deve estar saliente, impedindo a entrada do bloco.

Com a ponta do cartucho comprimi-la.

NOTA: — Nas operações de montagem e desmontagem, deve-se abrir a tampa móvel da caixa da culatra.

7 — As molas recuperadoras e o anel de apoio podem ser retiradas da haste das molas, tirando-se o retem do anel da haste.

A menos que haja necessidade de substituição das molas, esta operação não deve ser praticada.

b) *Conjunto amortecedor de recuo*:

1 — Retira-se a mola da armação do conjunto amortecedor de recuo, puxando-a para trás.

2 — Comprime-se o retem do amortecedor a êle, na extremidade da mola do acelerador, para que esta saia do seu alojamento na armação do conjunto amortecedor.

Retira-se então a mola.

3 — Empurra-se o amortecedor a óleo, de modo que êle saia pela retaguarda.

4 — Tira-se o eixo e o acelerador.

5 — O amortecedor não deve ser desmontado, a não ser para substituição da mola amortecedora-recuperadora.

Para desmontar, comprime-se a mola o suficiente para dar pas-

sagem aos pinos limitadores da haste pelo apoio da mola.

Gira-se o apoio da mola até que os pinos da haste passem pelas ranhuras aí existentes.

Tira-se então a mola.

CUIDADO: A mola amortecedora se encontra sob pressão, com força suficiente para ferir a quem ela atingir.

c) *Caixeta:*

1 — Retira-se a mola retem do cano, puxando-a para trás.

2 — Retira-se o pino da tranca e a tranca.

d) *Tampa:*

1 — Retira-se o contra-pino, o eixo e a seguir a tampa.

2 — Retira-se o contra-pino do eixo da alavanca do impulsor e suspende-se a mesma.

Nesta operação é preciso cuidado para que a mola do pino da alavanca do impulsor não salte longe.

Ao se retirar a alavanca do impulsor é preciso que a ponta da mesma esteja em coincidência com o recorte existente na tampa, do contrário esta não sairá.

3 — Retira-se a mola com o pino da alavanca do impulsor.

4 — Retira-se o impulsor com armação corrediça do impulsor de suas guias na tampa.

5 — Retira-se o eixo do impulsor; isto permitirá que o impulsor, a mola e o braço do impulsor se separem.

6 — Retira-se a mola do retem da tampa, suspendendo a sua extremidade inferior da fenda onde se acha colocada, fazendo-a deslizar para frente.

7 — Retira-se a mola abaixadora do conjunto extrator (alimentador), soltando a parte posterior do seu encaixe na rampa abaixadora do conjunto extrator

(alimentador) e fazendo-a deslizar para a direita.

8 — Retira-se o contra-pino do eixo do retem da tampa; retira-se o retem da tampa.

e) *Bloco de fechamento:*

1 — Tira-se o eixo do retem do bloco de fechamento, tomando cuidado para que a mola do retem não salte.

2 — Retira-se o contra-pino e o eixo do retem do fecho; remove-se em seguida o fecho do retem do bloco de fechamento e a mola do mesmo.

3 — Retira-se o eixo do gatilho com cuidado para que a mola não salte longe.

4 — Desaparafusa-se o tampão roscado e retira-se o pino retem e a mola do mesmo.

5 — Retira-se os discos de fibra do amortecedor do ferrólho e o batente do ferrólho.

f) **CAIXA DA CULATRA:**

1 — Para retirar o detonador, retira-se o contra-pino do parafuso e depois a porca.

— tira-se a peça móvel.

— Retira-se o pino, a peça de comando da nóz e a mola.

2 — Gira-se a chaveta da alavanca de disparo de 90 graus e retira-se a mesma; retira-se a alavanca de disparo.

3 — Retira-se o contra-pino da porca do eixo do guia móvel do conjunto extrator (alimentador).

Desaparafusando a porca, tira-se o guia móvel e a mola.

4 — Retira-se o eixo do retem da cinta de munição.

Com cuidado para evitar que a mola do retem não pule, retira-se o retem e a mola.

5 — Retirando-se o pino situado no lado oposto, tira-se os limitadores do cartucho.

MONTAGEM

a) CAIXA DA CULATRA:

1 — Coloca-se os limitadores anterior, médio e posterior do cartucho, no suporte direito e prende-se pelo pino de fixação.

2 — Coloca-se a mola do retém da cinta de munição em seu alojamento no receptor esquerdo; em seguida coloca-se o retém sobre a mola, comprime-se até que permita a colocação do eixo do retém.

3 — Coloca-se o guia-móvel e sua mola na chapa lateral esquerda da caixa da culatra; aparafusa-se a porca e coloca-se o contra-pino.

4 — Coloca-se a alavanca de disparo em seu suporte na parte inferior da tampa fixa da caixa da culatra, de maneira que o orifício da mesma fique em coinci-

dência com a passagem para a chaveta de disparo existente na chapa lateral esquerda da caixa da culatra.

Coloca-se a chaveta com a mola para baixo e depois da-se-lhe um giro de 90 graus para cima.

5 — Coloca-se a peça de comando da nóz, a mola e em seguida o eixo.

Coloca-se a peça móvel em suas corredeiras no suporte, empurrando para frente até sua correta posição.

Coloca-se o dispositivo intermediário na chapa lateral esquerda da caixa da culatra prendendo-o pelo parafuso com talão de apoio e apertando a porca.

Coloca-se, depois, o contra-pino.



FIG. 1

b) BLOCO DE FECHAMENTO:

1 — Coloca-se o batente do amortecedor do ferrólho e os discos de fibra em seu alojamento no bloco de fechamento.

Os discos devem estar limpos e isentos de superfícies ásperas e

devem ser colocados em seu alojamento, 1 de cada vez, afim de ficarem bem apoiados uns sobre os outros.

2 — Coloca-se o pino retém e sua mola no tampão roscado.

Atarracha-se o tampão roscado no alojamento do amortecedor do ferrólho etc.

3 — Coloca-se a tecla do detonador, o cilindro de ajustagem, a mola e o eixo.

Coloca-se o gatilho propriamente dito.

4 — Coloca-se a mola do fecho do retem e o fecho.

Coloca-se o eixo, o fecho e o contra-pino.

5 — Coloca-se a mola do retem, o retem e o eixo.

c) *TAMPA*:

1 — Coloca-se o fecho da tampa na tampa e o contra-pino.

2 — Coloca-se uma das extremidades da mola abaixadora do conjunto extrator (alimentador), em seu pino de fixação na tampa e a outra no corte existente na rampa abaixadora do conjunto extrator (alimentador).

3 — Coloca-se a mola do fecho da tampa em seu pino e faz-se com que ela deslize para a frente, tendo certeza de que a sua parte posterior se alojou na fenda aí existente.

4 — Segura-se o impulsor, de maneira que o alojamento de sua mola fique para cima e os pinos do braço do impulsor para a direita.

Coloca-se o braço do impulsor para a direita, de modo que os orifícios do impulsor e de seu braço fiquem em coincidência.

Coloca-se a mola do impulsor em seu alojamento no mesmo e coloca-se o impulsor na armação corrediça.

Coloca-se o eixo do impulsor.

Coloca-se em seguida a armação corrediça com o impulsor em suas guias na tampa móvel, com a certeza de que o braço do impulsor fique para trás.

5 — Coloca-se a mola com o pino da alavanca em seu alojamento na mesma.

Coloca-se a alavanca em seu eixo de maneira que a extremidade se encaixe na armação corrediça.

Comprime-se o pino com a mola da alavanca e empurra-se a alavanca.

Coloca-se o contra-pino.

d) *CAIXETA*:

1 — Coloca-se a tranca em seu alojamento na caixeta com as arestas chanfradas para frente, sendo que a duplamente chanfrada para cima.

Coloca-se o pino com mola, tomando cuidado para que ele não fique saliente em relação às faces laterais da caixeta.

2 — Coloca-se a mola retem do cano em seu encaixe, fazendo-a deslizar para a retaguarda.

e) *CONJUNTO AMORTECEDOR DE RECUO*:

1 — Se a mola amortecedora-recuperadora foi desmontada, ela deve ser colocada na haste do êmbolo.

Em seguida coloca-se o disco de apoio da mola de maneira que as suas passagens fiquem em coincidência com o pino limitador da haste do êmbolo.

Leva-se o disco de apoio para baixo, comprimindo a mola amortecedora, de maneira que a haste do êmbolo passe através o disco de apoio; gira-se então o disco de apoio até que o limitador da haste do êmbolo vá se colocar nos dois encaixes (entalhes) existentes no disco.

2 — Coloca-se a mola da armação do conjunto amortecedor de recuo em seu alojamento e leva-se a mesma para trás.

3 — Coloca-se a mola do acelerador em seu alojamento na parte inferior da armação do conjunto amortecedor de maneira que as partes salientes da mola fiquem

em coincidência com os rebaixos existentes na armação do conjunto amortecedor.

Comprime-se a mola e leva-se a mesma para a frente, levantando o retém do amortecedor a óleo até que fique em coincidência com o orifício da armação do conjunto amortecedor, onde vai se alojar.

4 — Coloca-se o amortecedor a óleo na armação do conjunto amortecedor e leva-se para frente até onde fôr possível.

Para facilitar a introdução do amortecedor a óleo deve-se levantar o seu retém.

5 — Coloca-se o acelerador com as unhas para cima e a superfície curva para frente; coloca-se o eixo do acelerador tendo o cuidado para que o mesmo não fique saliente em relação á armação do conjunto amortecedor.

f) FERRÔLHO:

1 — Coloca-se o percussor e o seu complemento, reunidos, em seu alojamento no ferrôlho com o dente de prisão do gatilho intermediário para baixo.

Leva-se para frente até que a ponta do percussor passe através seu orifício.

2 — Coloca-se a mola do gatilho intermediário em seu alojamento no ferrôlho e o gatilho em suas ranhuras-guias.

Comprime-se o gatilho intermediário para baixo, o suficiente para poder colocar a chaveta de fixação, pela esquerda do ferrôlho.

A chaveta de fixação deve ser colocada de tal maneira que a extremidade chanfrada vá em primeiro lugar e que o entalhe em "V" fique em coincidência com o ressalto triangular do gatilho intermediário; alivia-se a pressão sobre o gatilho e a chaveta de fixação ficará presa.

3 — Coloca-se o pino de retém do gatilho intermediário através o complemento do percussor o leva-se o retém do gatilho para o seu alojamento.

4 — Coloca-se a alavanca de armar no ferrôlho com o nariz do talão para baixo e para a retaguarda de maneira que ele se aloje na fenda do complemento do percussor.

Faz-se a coincidência dos orifícios do ferrôlho e da alavanca de armar pelo lado esquerdo do ferrôlho.

Coloca-se o eixo da alavanca de armar pelo lado esquerdo do ferrôlho.

5 — Faz-se o engatilhamento, levando a alavanca de armar á frente.

Leva-se depois a alavanca de armar á retaguarda e age-se sobre o gatilho intermediário comprimindo-o para baixo, afim de libertar o complemento do percussor, verificando assim a perfeita montagem do conjunto.

6 — Coloca-se o desvio, com a parte mais larga para a frente.

7 — Se o ejeter e sua mola foram desmontados, faz-se a montagem dos mesmos no conjunto extrator (alimentador).

Segura-se o conjunto extrator (alimentador) numa posição vertical e coloca-se o seu eixo no alojamento do ferrôlho; gira-se o conjunto para a frente, tendo certeza de que o recorte circular da barra se encaixa na garra existente no ferrôlho.

8 — Se as molas recuperadoras foram desmontadas, coloca-se na haste (em sentido diferentes), e comprimi-las o bastante para poder colocar o anel de apoio e o pino do mesmo.

Este pino deve ser rebatido para evitar que se perca.

B — MANEABILIDADE:

1 — Pêso:

— Do cano: 13 Kg.

— Do reparo: 20 Kg.

— Da caixa da culatra: 25 Kg.

— TOTAL: 58 Kg.

2 — Comprimento do Cano:
1,145 m.FUNCIONAMENTO DA METRALHADORA BROWNING
CAL. 50

INTRODUÇÃO

A metralhadora Browning 50, é uma arma automática de grande eficiência, construída com todas as exigências da precisão. É apresentada em três tipos de canos para várias aplicações, assim temos:

a — A metralhadora Browning de aviação, refrigerada a ar e pesando 27,600 kg.

b — A metralhadora Browning anti-aérea, refrigerada a água e pesando 55,000 kg.

c — A metralhadora Browning de carros e terrestre, refrigerada a ar e pesando 36,700 kg.

O mecanismo, porém, que realiza automaticamente as diferentes operações mecânicas durante o ti-

ro, é idêntico nos três modelos. As páginas seguintes descrevem e ilustram o funcionamento da arma.

São muitas as partes móveis, acionadas no interior da arma, a cada tiro. Para permitir a compreensão perfeita da operação destas partes e suas relações mútuas, o funcionamento foi dividido em várias fases. Serão estas descritas na seguinte ordem:

- 1 — Percussão.
- 2 — Recuo.
- 3 — Avanço do sistema.
- 4 — Engatilhamento.
- 5 — Tiro automático.
- 6 — Carregamento.
- 7 — Extração e Ejeção.

* * *

1 — PERCURSSÃO

FUNCIONAMENTO



FIG. 2

Depois do carregamento e do engatilhamento (automático ou normal), o mecanismo de disparo apresenta-se como indica a figura. A arma está pronta para disparar.

Neste caso vemos a tecla e a alavanca de disparo, embora em certos casos o disparo seja feito por dispositivos mecânicos ou elétricos.

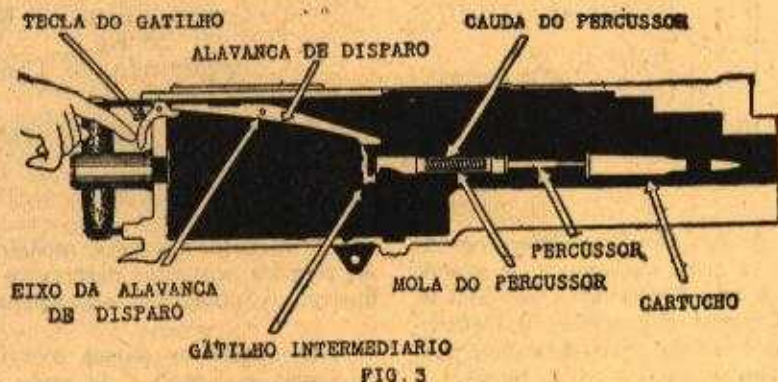


FIG. 3

Quando a tecla é comprimida, provoca a elevação da extremidade posterior da alavanca de disparo. Esta gira em torno de seu eixo; a extremidade anterior comprime, então, o gatilho intermediário que

é forçado para baixo até libertar o ressalto da cauda do percussor. O percussor é lançado para a frente juntamente com sua cauda, pela força da mola do percussor, indo ferir o cartucho.

* * *

2 — RECUO DO SISTEMA

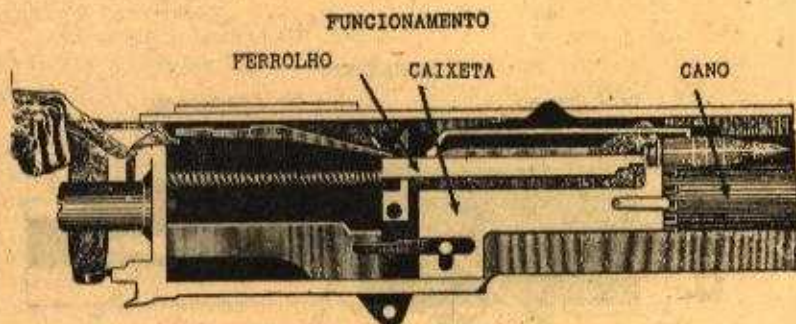


FIG. 4

O ciclo completo de recuperação, que se realiza depois de cada disparo, consiste do recuo do sistema, quando certas partes se movem para trás, e do avanço do sis-

tema, quando as mesmas partes se movem para frente.

No momento do disparo, o cano, a caixeta e o ferrólho, (a que damos o nome de sistema) estão na parte dianteira da caixa da culatra.

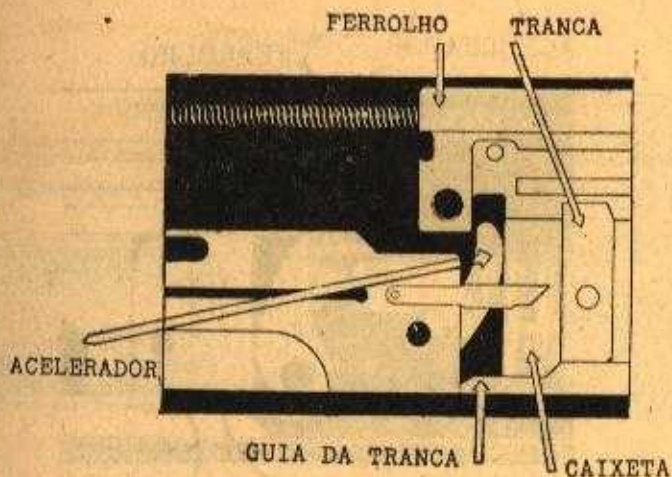


FIG. 5

Nesta ocasião, o ferrólho é mantido fortemente contra o culete do estojo, pela tranca, que se estende acima da caixeta, até um

entalhe existente na parte inferior do ferrólho (entalhe de tranca-mento).

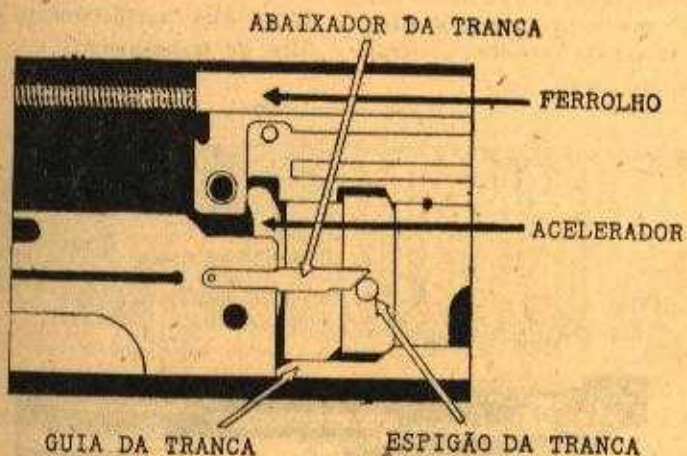


FIG. 6

Depois da deflagração da carga, enquanto o projétil percorre a alma, a força do recuo impele o sistema para trás. Nos dois primeiros centímetros do deslocamento,

a tranca ultrapassa o degrau do respectivo guia. Isto permite que o abaixador da tranca, agindo sobre o espigão da tranca, retire-a do entalhe existente no ferrólho. Dá-se o destrancamento.

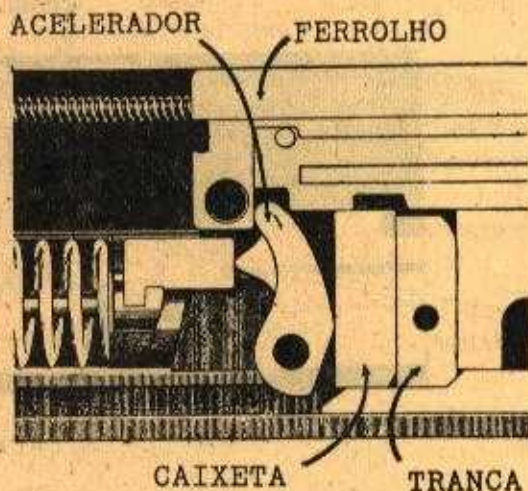


FIG. 7

Durante o recuo do sistema, a caixaeta força o acelerador para trás. A ponta do acelerador esbarra na cauda do ferrolho, aceleran-

do-o para trás (Note-se que a tranca saiu completamente do entalhe de travamento).

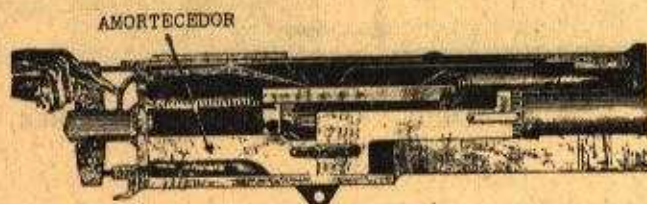


FIG. 8

O cano caixaeta tem um recuo total de 2,9 cm. (1 1/8 da pole-

gada) sendo detido pelo sistema amortecedor.

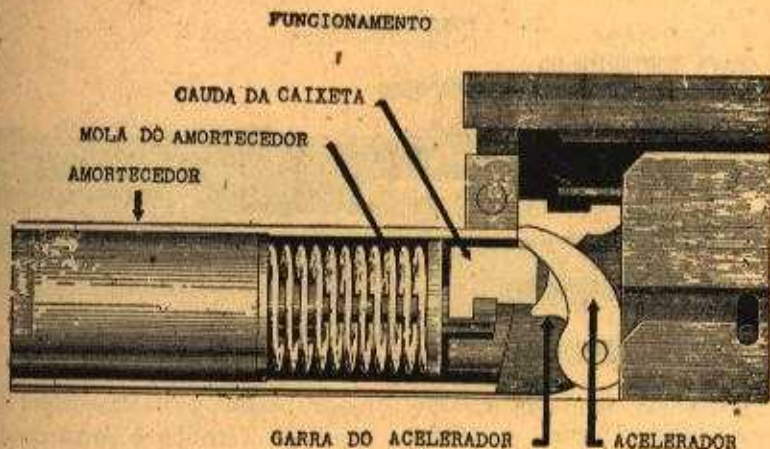


FIG. 9

Durante este recuo de cerca de três centímetros, a mola do amortecedor é comprimida pela cauda da caixeta. A mola é mantida nes-

ta situação pelas garras do acelerador, que ficam apoiadas contra a cauda da caixeta.

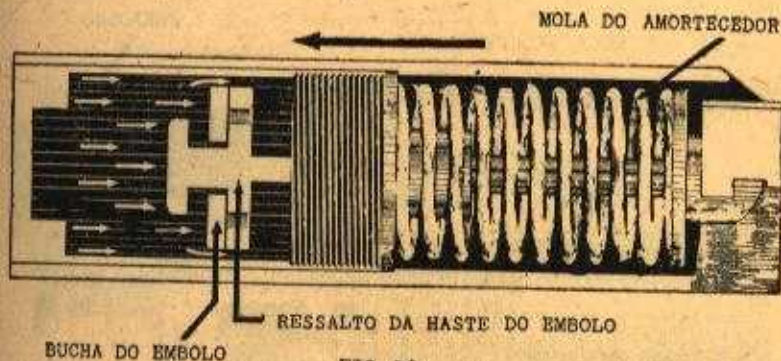
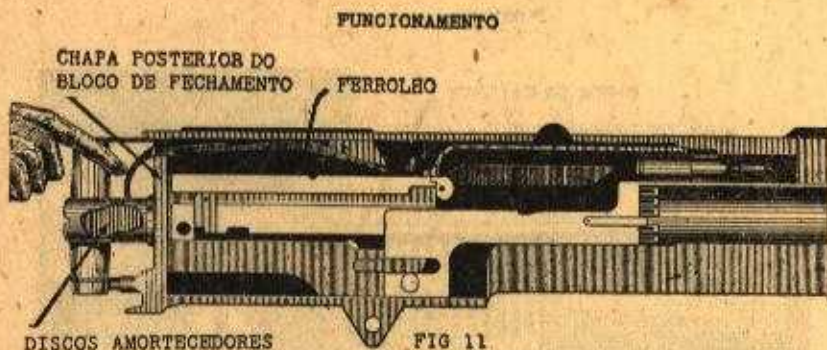


FIG. 10

O amortecedor, já vimos, imobiliza o sistema cano-caixeta, após um recuo de cerca de três centímetros. O ressalto da haste do êmbolo é forçado para a retaguarda. O óleo que estava no fundo do tubo do amortecedor é compri-

mido pelo êmbolo escapando para a frente. A única passagem é entre a bucha do êmbolo e as paredes do tubo do amortecedor. Não existe óleo na metralhadora tipo terrestre, porque seu recuo é mais lento.



O ferrólho tem um deslocamento total de 18 cms. durante o qual são comprimidas as duas molas recuperadoras. O deslocamento para trás é limitado pelo encontro do ferrólho com a chapa pos-

terior. Assim, parte da energia de recuo do ferrólho é armazenada pelas molas recuperadoras, sendo o restante absorvido pelos discos do amortecedor.

* * *

3 — AVANÇO DO SISTEMA

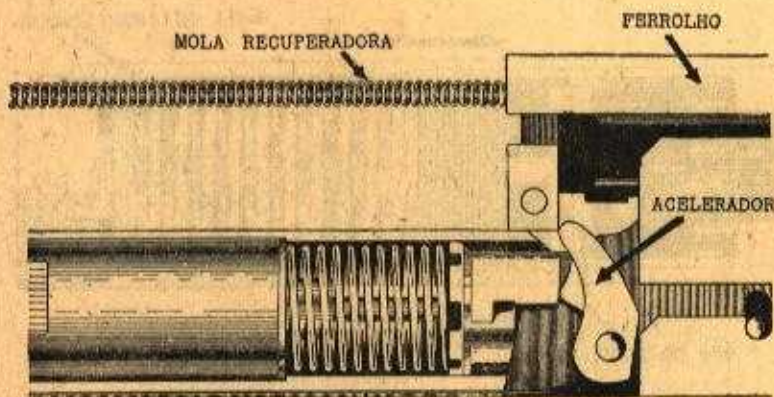
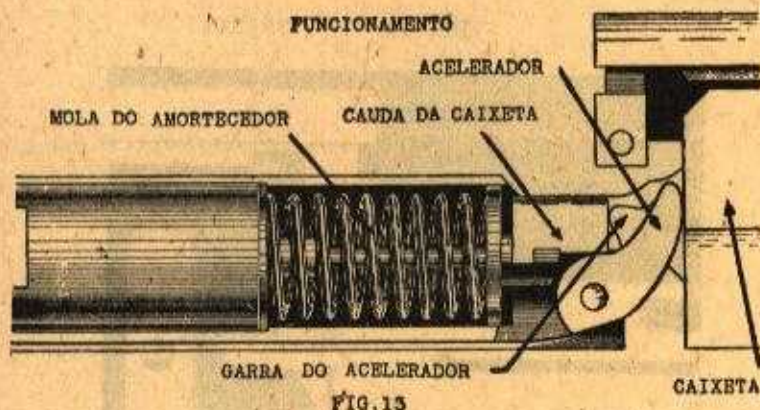


FIG. 12

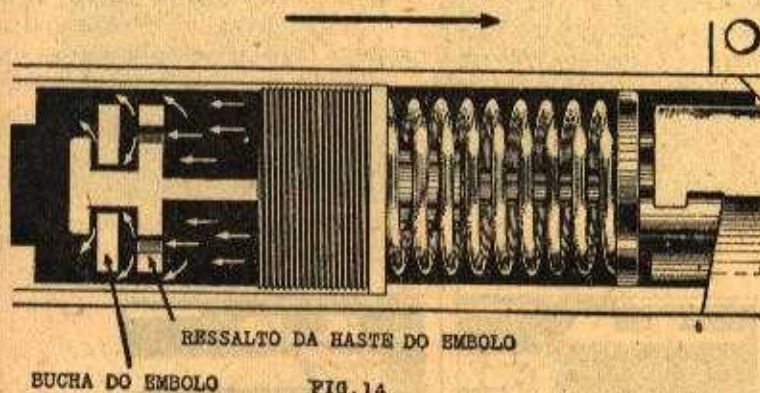
Depois de completar o recuo, o ferrólho é forçado para a frente pela energia armazenada na mola recuperadora e nos discos do amor-

tecedor. Após um avanço de cerca de 12 a 13 cms. feito pelo ferrólho, a ponta do acelerador recebe o choque da caída do ferrólho, girando, então, para a frente,



Quando o acelerador gira para a frente, suas garras abandonam o apoio sobre a cauda da caixeta. A mola do amortecedor fica em

liberdade. A energia por ela armazenada lança para a frente o sistema cano-caixeta.



Não convém que haja restrições ao impulso do movimento para a frente. O ressalto da haste do êmbolo afasta-se da bucha, ficando abertos os seis orifícios existentes no ressalto. O óleo tem passagem

livre, não só nos orifícios utilizados no recuo como em mais estes seis assim abertos. O fluxo de óleo é feito com grande facilidade. No modelo terrestre não existe o óleo.

FUNCIONAMENTO



FIG. 15

No avanço da caixeta, a tranca é forçada a subir no degrau existente no seu guia. O ferrólho, que continuou a avançar depois de ter batido no acelerador, está neste momento colocado de modo que o

entalhe de trancamento está exatamente por cima da tranca. Feito o trancamento, o ferrólho é fixado à câmara, pouco antes do mecanismo ter atingido a sua posição para o disparo.

* * *

4 — ENGATILHAMENTO

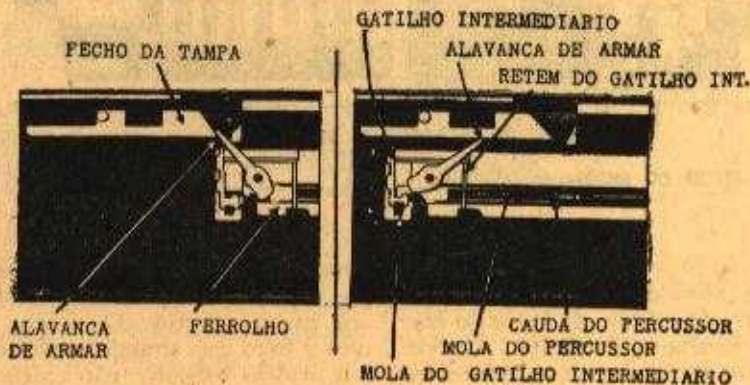


FIG. 16

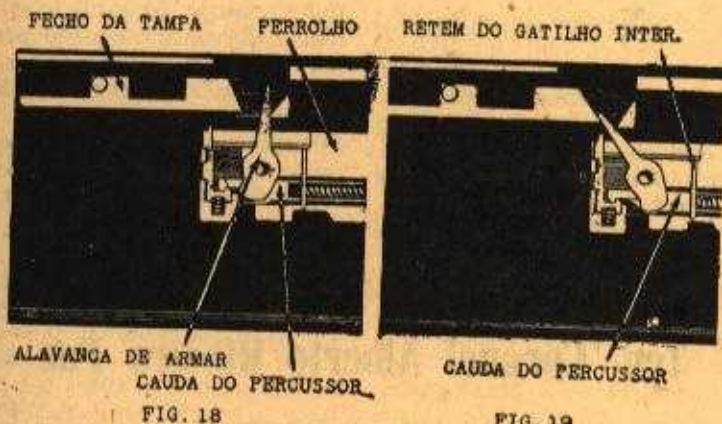
FIG. 17

O engatilhamento começa imediatamente após o disparo com o início do deslocamento do ferrôlho. Assim, a ponta da alavanca de armar, que se encontra no entalhe em V, existente no feixo da tampa, é forçada para trás.

(Fig. 16)

A alavanca de armar gira de modo que a extremidade inferior força para trás a cauda do percussor. A mola do percussor fica comprimida contra o retem do gatilho intermediário. O ressalto da cauda do percussor é engajado pelo entalhe da parte inferior do gatilho intermediário, sob a pressão da mola do gatilho intermediário.

(Fig. 17)



No avanço do ferrôlho, a ponta da alavanca de armar penetra no entalhe V do feixo da tampa. A outra extremidade da alavanca é, assim, afastada do trajeto da cauda do percussor, permitindo que o percussor se lance para a frente até chocar-se com o cartucho.

Quando a massa recuante já está prestes a atingir sua posição avançada, a arma está pronta para o tiro. Se o gatilho não for acionado, a massa recuante detém-se na posição avançada, não havendo disparo. As peças estão como se vê na estampa n.º 2 e a arma em condições de realizar o tiro.

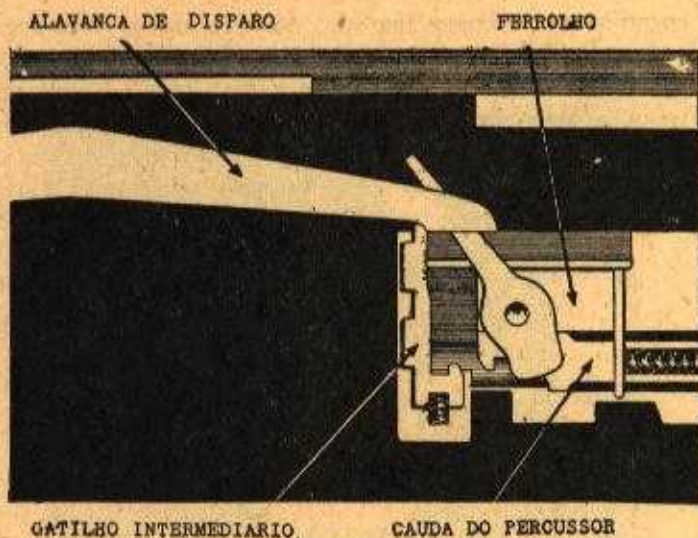


FIG. 20

5 — TIRO CONTÍNUO

Para o tiro contínuo, a tecla do gatilho se mantém comprimida. O gatilho intermediário é abaixado pelo desligamento de sua cabeça contra a alavanca de disparo, na parte final do movimento do ferrolho para a frente. O entalhe da

parte inferior do gatilho intermediário liberta a cauda do percussor, dando-se deste modo a percussão simultaneamente com a terminação do movimento de avanço. O tiro contínuo prossegue até terminar a munição, se for mantida a pressão sobre a tecla do gatilho.

(Continua)

Ten. Coronel Alberto Ribeiro Paz

Em assembléia geral extraordinária, reunida em terceira convocação no dia 12 do corrente, foi eleito por unanimidade dos sócios presentes, para o cargo de Diretor Secretário desta Revista o nosso camarada Ten. Cel. Alberto Ribeiro Paz.

O próprio resultado da votação seria um índice seguro do acerto da escolha, se já não fôsem conhecidos os predicados morais e intelectuais que exornam a personalidade dêsse nosso distinto companheiro, ao qual sem dúvida nossa Revista ficará devendo uma proveitosa e dedicada cooperação. Aqui ficam as nossas boas vindas.

PETRÓLEO E SEGURANÇA NACIONAL

Cel. J. B. MAGALHÃES

Da Reserva de 1ª Classe

(CONTINUAÇÃO)

IV

UM POUCO DE HISTÓRIA DO PETRÓLEO NO BRASIL

Costuma-se estudar história nacional em torno de fatos políticos e sociais, apreciando os procedimentos dos homens que tomaram parte neles, mas abstraindo das circunstâncias do meio e olvidando muitas vezes as causas determinantes fundamentais que condicionam a vida dos agrupamentos humanos. Não queremos dizer que os historiadores desconheçam a importância de uma e outra, mas, é evidente que raramente, as consideram interessadamente. É claro que resultam daí sérios inconvenientes para uma boa utilização dos conhecimentos históricos e para um judicioso julgamento das glórias da posteridade. Não se vê com nitidez o verdadeiro realce da reação do homem sobre o seu meio e o julgamento que sobre ele se faz é não raro injusto, por excesso ou por falta.

No exame dos grandes períodos históricos distanciados de nossa época, que constituem as grandes fases da evolução humana, a consideração dos recursos que o homem dispôs para agir, prevalece de tal modo sobre a importância de sua própria ação, que é em torno

dêles que se faz a respectiva caracterização. Naqueles mais próximos, ao contrário, notadamente, quando se trata de uma fase de transição de um estado de civilização para outro, em virtude do aparecimento de instrumentos novos para atuação do homem sobre a natureza e a sociedade, tende-se a apreciar os acontecimentos sem medir bem a influência de tais recursos e a ver mais a ação dos homens que as causas que as condicionaram.

Parece-nos por isto muitas vezes que certas nações e os seus homens perderam a vitalidade que ostentavam em outros tempos, quando os olhamos comparativamente com outros que prosperam. No entanto, muitas vezes não há degenerescência alguma, há estagnação ou retardo relativo, por não mais disporem dos recursos naturais necessários aos progressos novos. Em certos casos, motivos de ordem mental geram a corrupção dos costumes e estes a queda das nações, mas, em regra, é justamente das condições físicas concernentes às características econômicas da vida, que surge

a corrupção desagregadora dos costumes. A tendência humana é para o progresso da civilização e jamais para a estagnação ou o regresso.

Nos estudos da história do Brasil, não nos apercebemos comumente das razões do progresso, notadamente nos séculos XIX e XX e atribuímos à inferioridade do *nosso homem* ou à decadência dos nossos homens, o fato de não podermos efetuá-lo com a mesma aceleração que admiramos em outros povos. O que, apesar de tudo, vamos realizando, fica obscurecido pelo que não pudemos efetuar dadas as condições da terra e principalmente a ausência aqui dos elementos fundamentais da civilização industrial — *carvão de pedra* — energia abundante e barata. O que possuímos é pouco e de qualidade inferior, tornando-se aproveitável para os principais usos desse combustível, só muito recentemente.

O desaparecimento de tais razões, induziu-nos a uma política agitada e desordenada, muitas vezes mais agravando as nossas desfavoráveis condições para progressos razoáveis que as corrigindo: e não nos levou a perceber todo o valor de certas causas deprimentes do nosso homem, para exercer uma ação corretiva sistemática, tais como, entre outras, da influência dos longos períodos colonial e escravagista e, mais tarde, do *imigrantismo* sem a conveniente disciplina.

Foi somente a partir da segunda década do século XX que começamos a adquirir consciência de tais fatos embora nos fins do século XIX, com

os trabalhos de Alberto Torres, o romantismo político começasse a ceder lugar ao realismo nacional.

O advento da *eletricidade*, colhida da energia térmica ou hidráulica, deu-nos e dá-nos esperanças de um novo ciclo de prosperidades marcantes, mas o surto do petróleo rapidamente avassalador, colocou-nos de novo em situação de inferioridade relativa, e tanto mais quanto não temos sabido, querido, ou podido obtê-lo de fontes outras que as por ventura existentes em depósitos naturais do nosso subsolo.

A história do petróleo, é portanto, capítulo interessante da nossa própria história nacional moderna.

Da existência de jazidas de petróleo no Brasil não há notícias remotas. Nem se conheciam vestígios visíveis que induzissem cedo os espíritos empreendedores a investigações e a tentar empresas de exploração. De resto, o consumo limitado que até antes da primeira grande guerra fazíamos de seus produtos, não despertavam grandes preocupações a tal respeito. Não tínhamos ainda fortes traços de um país industrial.

Os acontecimentos dessa guerra, porém, também criaram para nós o problema do petróleo e seria injustiça dizermos que os nossos órgãos técnicos oficiais se descuidaram dele, inteiramente.

No próprio ano em que a guerra terminou, 1918, o governo, por intermédio do serviço geológico do Ministério da Agricultura, começou a pesquisá-lo, propulsionado não só pe-

lo ambiente universal como pelo progresso industrial que aqui se efetuava (1).

Nesse ano foram feitos estudos e pesquisas em várias regiões do país: Alagoas (Riachão Doce), Baía (Marahú), Paraná (Palmas) e São Paulo (Alambari).

Em 1920 começaram as perfurações que prosseguiram até 1922 havendo-se aberto vários poços dos quais, o mais profundo, em São Paulo, no Araquá, chegou a ter cerca de 500 metros. Continuou-se depois até 1927 a fazer novas buscas, segundo indicações consequentes das teorias então admitidas sobre a existência do petróleo como originário de rochas betuminosas. Tais buscas fizeram-se mais intensamente em São Paulo e no Paraná, mas estenderam-se ao Pará, onde foi perfurado um poço que atingiu a profundidade de 495 metros.

A partir de 1929, levaram-se em consideração as noções relativas á formação das jazidas de petróleo que indicavam sua existência preferencialmente nos anti-clinais. Desde então, as pesquisas passaram a obediência a indicações mais precisas conforme os progressos das ciências que dão conhecimento da estrutura da crosta terrestre.

Em 1930 abrem-se quatro poços no Pará e as perfurações no Paraná atingem a mais de 560 metros. No ano seguinte, em São Paulo, alcança-se profundidade de 708 metros e, em 1932, chega-se no Pará aos 665 metros e em Santa Catharina aos 566.

Em resumo, até 1935 o Governo Federal havia perfurado 127 poços, em busca de petróleo, não obstante tôdas as nossas dificuldades burocráticas, e as *leviandades* do nosso sistema administrativo e de governo.

Em 1934 os trabalhos do técnico Vitor Oppenheim vieram dar um novo rumo aos nossos procedimentos, divulgando os mais modernos conhecimentos do assunto entre nós. Daí resultaram conclusões gerais pouco animadoras, de certo ponto de vista, que se resumem assim:

1.º — Não há indicações de existência de petróleo abundante no Sul do Brasil;

2.º — As existências do Irati devem ser encaradas como reserva explorável de xistos betuminosos;

3.º — Maiores probabilidades se apresentam nas áreas do extremo O. e NO.

O Dr. Sílvio Fróes de Abreu aprecia essa fase de nossas atividades a respeito dizendo: "Há vinte e nove anos o Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil iniciou sistematicamente as pesquisas de petróleo em nosso país. Rochas petrolíferas do Brasil, Boletim n. 1, do Serviço Geológico é a primeira publicação nesta fase de estudos. O grande Gonzaga Campos com o apoio entusiástico de Simões Lopes iniciou um plano de trabalho cuja execução foi confiada a Eusébio de Oliveira, merecedor da nos-

1 — Etienne Dalemont — "Le pétrole et les carburants de remplacement" — coleção "Que sais-je?" — Paris — 1944.

sa grande admiração pelo devotamento á causa do petróleo de 1918 e 1934". E mais adiante diz que se deve a este último a introdução da geofísica no Brasil (2), cujos trabalhos "foram inaugurados por Mark Malamphy em 1933" preparando a respeito engenheiros do *Departamento Nacional de Produção Mineral*.

Avançando assim na questão do petróleo, quando em 1932, surge uma campanha difamadora das atividades dos nossos técnicos, acusando-os de não *quererem encontrar petróleo*, ao mesmo tempo em que se procurava interessar a economia particular em empresas empenhadas em descobri-lo para o explorar. Em 1936, a campanha atinge grande intensidade e se fazem alusões claras á influência da *Standard Oil* para impedir que se encontre o precioso elemento. Resolve então o Ministério da Agricultura, proceder um inquérito a respeito, cujo resultado esclareceu decisivamente o assunto.

Com isso desmoralizou-se a campanha difamadora e prosseguiram os trabalhos de pesquisa, sob os novos auspícios dos progressos científicos e de felizes achados. O cidadão Oscar Cordeiro assinalava exudações de petróleo na zona de Lobato, região do recôncavo baiano, onde os técnicos nacionais e estrangeiros não viam indicações para pesquisar. Não obstante, isto levou o Conselho Nacional do Petróleo criado em 1933 a furar o solo para verificar o valor das exudações assinaladas por Oscar Cordeiro.

Dai por diante intensificaram-se os trabalhos de pesquisa nessa zona baiana, não se demorando em desenvolver os estudos, contratando-se técnicos abalisados de empresas americanas idôneas.

Não obstante as dificuldades que a segunda guerra mundial criou para a aquisição dos materiais necessários, para o prosseguimento dos estudos geológicos e geofísicos pelos processos mais modernos, e para a exploração das jazidas que se foram descobrindo, os progressos e resultados alcançados foram animadores, apesar de assinalar o relatório do C. N. P. em 1944, não ter sido ainda "*desvendada na Baía nenhuma grande estrutura de petróleo, de alta expressão comercial devendo-se, sem dúvida, êsse facto á natureza caprichosa das formações geológicas da região*" (3).

Em 1943, as atividades do C. N. P. concentraram-se no Estado da Baía e limitadamente, no território do Acre, neste cessando, em seguida, a conselho de abalizado técnico. Na Baía estavam descobertos vários campos petrolíferos além do Lobato, o Candeias, Aratú e Itaparica, com a perfuração de 13 poços, dos quais, 3 produtores de óleo e 2 de gás. A produção de petróleo atingia a média diária de 132 barris, e o gás de Aratú mostrava-

2 — Dr. Silvio Frés de Abreu — "Jornal dos Debates", nos dias 14, 21 e 28 de Novembro de 1947. É uma das mais completas e abalizadas exposições feitas sobre o caso do nosso petróleo.

3 — J. Pires do Rio — "O combustível na Economia Universal" — 3.^a Ed. José Olímpio — 1945.

se abundante. As perfurações mediam no total mais de 12.000 metros.

Em 1944 os trabalhos continuaram nos quatro campos descobertos na Baía, notadamente em Candeias e Itaparica, cuja prospecção revelava muito maiores possibilidades do que as até então admitidas, fazendo esperar uma produção apreciável de óleo com a perfuração de novos poços.

Além disso, prosseguiram os estudos geológicos e geofísicos, não só para melhorar o conhecimento dos campos já descobertos, como para a verificação de possíveis outras existências, na zona baiana.

O C. N. P. voltou sua atenção também para o Brasil Meridional, onde as atividades tinham sido desalentadas havia cerca de uma década, em virtude das conclusões do geólogo Rashburne. Turmas de estudo foram enviadas a São Paulo, Paraná e Santa Catharina, sob a direção geral do geólogo americano MacNaughton.

As conclusões a que chegaram esses estudos eram agora mais lisongeiras. Distinguiram-se áreas preferenciais para o reinício dos estudos geológicos em São Paulo e no Paraná.

Além disto, preparou-se o C. N. P. para orientar melhor os seus trabalhos futuros fazendo vir ao Brasil o geólogo E. De Golyer, de cujos estudos fez um relatório, verdadeiramente animador. Não só recomendava que se prosseguissem os trabalhos na Baía com diligência até ser melhor conhecido o valor de toda a região co-

mo aconselhava a extensão do campo de pesquisas. Diz êle (8): "*Recomendo portanto, um plano para a continuação das pesquisas na região da Baía e na faixa costeira contígua, que se estende para o norte por Sergipe e Alagoas, talvez até Recife e para o Sul passando por Marauí até talvez Canavieiras ou Vitória, e também na área isolada do cabo S. Tomé*".

Ao par disto, prosseguiram os trabalhos geofísicos, com prospecção magnetométrica e sísmica e as perfurações.

Em 1945 continuaram as atividades no mesmo sentido, embora se tenha a impressão de que foram retardados por causas diversas, inclusive, e principalmente, os fatos da guerra prejudiciais ao fornecimento dos materiais necessários.

Em todo caso, do relatório do C. N. P. relativo a esse ano se extraem dados que denunciam sério progresso, entre os quais: um total de 12.800 metros de perfurações, uma produção nos quatro campos da Baía avaliada em 2.000 barris diários; uma avaliação para as reservas de Candeias e Itaparica em mais de 11.000.000 de barris; serviços de levantamento fotogramétrico contratados para uma área de 3.000 km²; materiais recebidos para sondagens no valor de 19.000 contos; abertura de concorrência pública para a construção de refinarias, de cujos lucros líquidos parte será destinada às despesas com as pesquisas.

8 — Relatórios do C. N. P. relativos aos anos de 1944 e 1945.

Em 1946, conforme a introdução do relatório do C. N. P. correspondente a esse ano, já divulgado pela imprensa, verifica-se que houve maior atividade que no ano anterior, embora houvesse ficado aquém do programa estabelecido. Foram perfurados dez poços no Campo de Candeias, dos quais dois resultaram secos, permitindo constatar haver êle maior potencialidade que a estimada até então, e estavam em perfuração mais quatro poços. Outros seis, foram abertos em Itaparica, dos quais um de gás e achava-se em perfuração mais um. Avançaram os estudos em Pitanga.

Até o fim desse ano, o total de poços perfurados alcançava uma centena, sendo que eram produtores de óleo e 13 de gás. A exploração somente feita para atender às necessidades das duas pequenas refinarias existentes em Aratú e Candeias, deu uma produção de cerca de 67.000 barris mas a capacidade total era avaliada em mais de 9.000 barris diários e o cálculo das reservas ascendia a mais de 13.000.000.

Decidiu-se nesse ano a construção de três refinarias, por sociedades mistas, sendo uma na Baía para 2.500 barris diários e duas no D. F. para 8.000 barris.

As pesquisas prosseguiram na Baía e eram iniciadas em Sergipe. Os reconhecimentos feitos na região Piauí-Maranhão deram indicações promissoras. Continuaram os estudos no Baixo Amazonas e procedeu-se a um reconhecimento geral na região de Ponta Grossa no Paraná.

Em 1947, aparece mais um campo na Baía, o de D. João, sobre o qual o Gen. J. C. Barreto, atual presidente do C. N. P., assim se refere em artigo que publicou em "A Defesa Nacional" (9): "Outra área foi recentemente descoberta em D. João do NE. de Candeias e aproximadamente a 11 km., em linha reta, dessa localidade, a qual se vem apresentando muito promissora, em face não só do petróleo colhido a pequena profundidade do solo (cerca de 300 m.) como pela sua melhor qualidade, mais rico em produtos leves".

Nesse mesmo artigo, informa o Gen. Barreto que todas as despesas do C. N. P. em oito anos, Novembro de 1938 a Julho de 1946, montaram a pouco menos de 230.000 contos, compensados pela receita das duas pequenas refinarias existentes e outros valores, inclusive o potencial dos quatro campos existentes, num total culculado de cerca de 192.000 contos.

Recorda o Gen. Barreto passagens do relatório do estudo feito pelo técnico E. L. De Golyer em 1944, no qual assinala o caráter *aventuroso das pesquisas do petróleo*, *aventuroso pela incerteza dos resultados e os grandes dispêndios a que estão sujeitos, do que dá exemplo, assinalando que mais de 30.000.000 de dólares são gastos anualmente nos Estados Unidos "somente com os trabalhos geológicos e geofísicos"*. Corroborar essa opinião, ao con-

9 — General João Carlos Barreto — "Plano básico de trabalhos no C. N. P. e as suas realizações" em "A Defesa Nacional" — Setembro de 1947.

cluír o seu artigo, recordando as grandes despesas, feitas sem nenhum proveito comercial durante vários anos antes de serem colhidos os primeiros frutos de suas pesquisas, por diversas companhias, na Venezuela, na Colômbia e nas Índias Orientais.

Dos estudos e trabalhos realizados em busca de petróleo no Brasil, resultou, afinal, um conhecimento geral da situação respeitante às nossas possibilidades globais que foram resumidas numa carta geológica feita pelo Dr. Avelino de Oliveira em 1938, revista recentemente pelo Dr. Fróes de Abreu. Nesta consigna-se a existência de três grandes zonas para pesquisas:

I — faixa costeira do Nordeste e borda do planalto da bacia do Paraná, de S. Paulo e Sta. Catarina;

II — Acre e maior parte do Vale Amazonas;

III — O restante da área do planalto de S. Paulo — Sta. Catarina e faixa do S. da Baía até a foz do Paraíba do Sul.

A zona I é a que apresenta condições mais favoráveis a exploração. A zona II pelas condições de clima, de transporte e recursos próprios para vida humana, não é aconselhável para imediatas pesquisas. A zona III apresenta dificuldades correspondentes a perfuração da capa basáltica, que a caracteriza, que demandam grandes trabalhos e dispêndios.

Do exposto se vê que, a rigor, o Estado não pode ser acusado de desinteresse pela questão do petróleo natural, si bem que os seus cuidados a respeito, notadamente na era

anterior a 1938, sofressem dos males que lhe são próprios no Brasil.

Do fato de, até 1934 quando ainda a pesquisa era livre, as grandes empresas mundiais não se haverem interessado pelo *nosso petróleo*, junto aos indícios desfavoráveis para pesquisas, como se deu em virtude dos trabalhos de Derby e Washburn, surgiu no espírito público a málevola suspeita de que propositadamente eram escamoteados os conhecimentos obtidos em tal matéria. Habilmente explorada para aventuras bolsistas, essas suspeitas levaram, como referimos, ao inquérito mandado fazer pelo Ministro Odilon Braga, donde resultaram benéficos resultados, entre os quais a criação do C. N. P.

Mudada súbitamente a situação, em virtude do achado de Oscar Cordeiro, ao par do entusiasmo nacional daí resultante, convenceu-se o público da abundância do petróleo no Brasil, e surgiu uma grande luta entre os que, não sem razão, temem os maneios e seduções do capitalismo internacional e os que se mostram partidários de se deixar livre curso às iniciativas individuais. Travou-se a discussão pela imprensa e em tribunas diversas, da qual para os espíritos ponderados nasce a luz, mas em certos outros criam-se confusões.

O Estado que no dizer de um nosso amigo, partidário da solução *nacionalista total*, pugna pelo Gen. Horta Barbosa, é pior *fiscal que empresário*, tem sua ação dependente dos precalços do sistema burocrá-

tico a que está fatalmente sujeito, dos processos de escolha do pessoal onde razões e influências estranhas aos interesses da indústria, em regra, repercutiram fortemente, da lentidão dos processos do seu mecanismo, legislativo e administrativo. Em tais condições, sua ação é lenta.

A livre iniciativa não sofre esses inconvenientes e é estimulada pela ganância dos lucros. Sua ação é mais rápida. Mas, a consideração dos interesses nacionais é nela secundária ou inexistente. Só se dedica e orienta pela idéia do lucro certo e só age enquanto este existe.

A combinação entre os dois sistemas parece ser praticamente a mais razoável. Foi o princípio que prevaleceu na Constituinte de 1946. O Estado não aliena aos particulares notadamente estrangeiros, nenhum de seus interesses fundamentais e se mantém a todo tempo a cavaleiro das circunstâncias que se possam tornar prejudiciais à economia e à segurança militar nacional. Além disto, pode e deve fazer-se também industrial do petróleo para com os lucros daí provenientes, sempre consideráveis, enfrentar as grandes despesas correspondentes aos estudos, pesquisas, e desenvolvimento da técnica nacional, sob os seus diversos aspectos. Não visa lucros imediatos.

Em abono dêsse modo de ver, aparece a experiência argentina, onde o Estado age por conta própria e interessa o concurso das empresas particulares, como nos informam o seu passado e as mais recen-

tes notícias (10). O próprio México após um regime completo, necessário para eliminar o mal do abuso capitalista colonizador, volta ao que parece, a admitir a colaboração nessa indústria de capitais estrangeiros, não somente sob a forma de empréstimos, mas sob a de exploração por conta própria.

Do ponto de vista da ação do nosso Estado, no campo de cogitações em aprêço, só o que se nos afigura extranho, é *que não se tenha ele interessado por todos os meios de obter petróleo e não haja feito esforço algum para obtê-lo de outras fontes além das jazidas naturais*, quando os estudos geológicos de nosso solo denunciam possibilidades interessantes. A importância de possuí-lo no próprio país é unanimemente reconhecida de ordem capital para a economia e principalmente a defesa militar nacional, o que o aconselha por certo a não limitar os seus interesses e esforços na busca de uma solução única, tanto mais quanto essa assenta em *probabilidade* e não em *certezas* e tanto mais quanto o problema é de natureza urgente. Em qualquer caso, a boa política parece que se pode assim inspirar: "A criação imediata de uma indústria de petróleo no Brasil é condição fundamental do fortalecimento da nossa economia e da defesa nacional. Essa criação depende, em primeiro lugar, de uma lei que a regule. Essa lei, por melhor que seja, não

10 — "Jornal do Comércio", telegramas de 17 de Dezembro de 1947.

pode funcionar, não pode sequer ser votada conscientemente, se não houver em todo o país, no povo e no governo, em cada partido e em cada esquina, uma consciência bem informada sobre os riscos que

temos de enfrentar e as responsabilidades que temos de assumir, se quisermos ter uma indústria de petróleo, isto é, se quisermos fortalecer a economia e a defesa da nossa Pátria" (11).

V

PEQUENO CAPÍTULO DA HISTÓRIA DO PETRÓLEO

Da exposição até aqui feita resulta que uma das noções mais interessantes da história do petróleo é que ontem, quando sua necessidade se impôs *êle era achado* e isto levava a uma verdadeira ânsia para conquista das jazidas conhecidas. Hoje *êle é procurado*, segundo um critério científico aperfeiçoado, alargando-se as perspectivas das possibilidades dêsses encontros, o que de certo modo abranda a ferocidade do desejo de monopolizá-lo.

Da exposição até aqui feita, verifica-se também facilmente que a preocupação em poder dispor de petróleo no próprio território, independentemente do estrangeiro, tornou-se em todas as grande nações e nas que progridem industrialmente, verdadeiramente insistente. É o que traduz bem Fernan R. Ruiz (12) ao transcrever a opinião do Gen. Ingeniero Enrique Maroni dizendo "*El petróleo já no es simplemente un mineral expotable y comercial, que puede dar origen a grandes operaciones, a grandes movimientos de exportacion, del cual se deduciram beneficios para el país que lo posea; el petróleo es hoy algo que cada país debe guardar para si, conservar cautamente, recelosamente se es preciso, porque el*

petroleo significa la vida futura de las naciones".

O conhecimento dessa importância do petróleo na Argentina data mesmo de antes da descoberta de seus grandes recursos naturais, e tanto que um dos seus técnicos pedia então que se dedicassem esforços e recursos, para obtê-lo dos xistos abundantes no país porque é "*de fácil industrialización*" (6). Conforme cita F. Ruiz, o "*Igeniero Guillermo Hilman*", assim se expressou a êsse respeito:

"Otra gran ventaja que representa la industria de los esquistos es la que se pueden fabricar en el país con elementos propios todos los útiles de trabajo necesarios para la distilacion, lo que al contrario sucede con los yacimientos petrolíferos en que siempre hay necesidad de recurrir al extranjero en busca de la maquinaria y herramientas, que en

11 — Carlos de Lacerda — "*Correio da Manhã*", de 31 de Dezembro de 1947.

12 — Jean Romeuf — "*Le Charbon*" — Coleção "*Que sais-je?*" — Paris — 1946.

6 — Fermin R. Ruiz — "*História del Petroleo Argentino*" — Ed. la Facultad — Buenos Aires — 1935 — Fonte principal de nossas informações aqui referentes á Argentina.

la actualidad se encuentra a precios elevados a causa del cambio de la moneda".

Esta opinião é fundamentada no fato de que os xistos argentinos contêm 20 a 30% de matérias voláteis, e dão, destilados em retortas modernas, 114 a 190 litros de petróleo por tonelada, resultado bastante lisonjeiro em face dos que se distilam na Escócia que contêm apenas 6% de matérias voláteis (6).

A primeira idéia de se obter combustível líquido do carvão acudiu em 1876, a Berthelot, pela hidrogenização da hulha sob pressão. (12). Refeitos os seus ensaios com bom êxito, em 1915, pelo alemão Bergus, em Manheim, já em 1927 obtinham-se resultados práticos de valor industrial. Em 1931 conseguem-se grandes progressos, principalmente na Alemanha, país sem petróleo, estimulada pelos interesses da sua política militar. Atualmente, 1946, empregam-se processos que permitem obter de 1 a 6 toneladas de essência para 4 a 7 de carvão destilado.

"Pour l'avenir immédiat — diz Jean Romeuf — il paraît certain qu'une fois les besoins de guerre resorbés, cette industrie marquera un net recul; les pays riches en pétrole n'en continueront sans doute l'exploitation que à titre d'expérience; seuls, les pays riches en charbon et importateurs en pétrole pourrarent trouver un intérêt à continuer l'exploitation de l'essence synthétique".

Evidentemente é bem razoável essa opinião, à vista do custo da produção. Não nos parece, porém, definitiva. As

necessidades de petróleo no mundo, a partir da última grande guerra, cresceram mais rapidamente que a produção e tudo faz crer continuem a aumentar em escala considerável, pelo alargamento do respectivo campo de aplicações. Isto determina preocupações sérias mesmo em países grandes produtores do óleo mineral como os Estados Unidos, onde parece iniciar-se em escala de valor econômico a indústria da destilação do carvão para obter gasolina, mazut e gás (13).

A preferência dada ao petróleo natural para dele retirar os produtos tão necessários à vida moderna, não reside propriamente nos fatos relativos à técnica da destilação. Resulta principalmente do problema da mineração.

A revista Fortune, no ano último, em uma série de artigos sobre o carvão, tranquiliza os americanos, sobre os seus temores concernentes a uma prevista escassez de petróleo em seu território, mostrando quão fácil lhes seria obtê-lo de suas imensas riquezas carboníferas, sem que, durante mil anos, se prejudicasse a satisfação das necessidades correspondentes ao carvão. De resto, é de esperar-se, que a técnica relativa a isto, se desenvolva, melhorando as condições de produção e o custo.

Os elementos aqui registrados parecem indicar que, obter petróleo de nossos xistos, turfas e carvões, devia ser preocupação da política econômica nacional de tanto relêvo, ao

6 — Obra cit.

12 — Obra cit.

menos quanto o tem sido conseguido de jazidas de óleo mineral. Seria uma maneira, a melhor talvez, de se utilizar o nosso carvão e de pôr em proveito aqueles outros recursos até agora praticamente inutilizados. Do ponto de vista militar, a questão é indiscutível.

Alguns técnicos e economistas nossos se têm manifestado a respeito do melhor proveito que podemos tirar do nosso carvão. Vale a pena lembrar o que têm dito.

J. Pires do Rio, pugna pelo seu aproveitamento em gasogênios, para aquecimento das máquinas a vapor e motores a gás. Diz: "justificado seria, portanto, todo esforço no sentido de melhorá-lo não só se tornando mais perfeita a limpeza na mina e antes de entrar no vagão da estrada de ferro, como ainda se tentando uma experiência de lavagem, sobretudo, ele se deve experimentar nas fornalhas que utilizam carvão em pó e nos gasogênios que servem aos motores de explosão". (3). (O grifo é nosso).

Outros acham que o melhor resultado seria conseguido por sua aplicação em usinas geradoras de energia termo elétrica, opinião que aquele ilustre autor parece endossar.

O engenheiro Paulo de Andrade Martins Costa, da E. F. C. B., em tese apresentada ao "Congresso de engenharia e legislação ferroviária" realizado em Campinas em 1935 (13), defende esta idéia:

"O aproveitamento de carvão de qualidade inferior não está somente em queimá-lo em fornalhas, beneficiado ou não, mas de empregá-lo da forma

em que for possível obter o maior rendimento, *mesmo transformando-o em outro combustível* (Os grifos são nossos), que tenha maior eficiência e aplicação".

"Das diferentes pesquisas para beneficiamento de carvões inferiores, resultou o estudo de processos para a transformação do carvão, *obtendo-se o óleo combustível e todos os seus derivados*".

"A possibilidade de obtenção do óleo, combustível e seus derivados, *tem para nós uma importância incalculável, pela independência que ficaríamos em relação ao isolamento do nosso país em caso de guerra*, pois teríamos o óleo combustível para movimentar a nossa esquadra e todos os meios de transporte terrestre, bem como gasolina para a nossa frota aérea, *pois ficou constatado ultimamente na Inglaterra, que o tipo de gasolina obtida por transformação do carvão apresentou melhor resultado do que a gasolina obtida do óleo mineral*".

"O estudo de nosso carvão sob este novo aspecto, isto é, *transformado em óleo combustível, tem uma importância nacional*, pois o desenvolvimento que tem tido a sua aplicação nos serviços de transporte, faz

3 — Obra cit.

13 — A esse propósito é interessante recordar esta notícia publicada em nossa imprensa: "Pittsburgh, 24 (Dezembro de 1947) — A. F. P. — Grande empresa local de produtos oleaginosos e destilação de carvão de pedra anunciou que construirá em princípios de 1948 uma usina experimental para gaseificação do carvão, para mais de seis milhões de toneladas que serão convertidos em gasolina, mazut e gás".

com que o abastecimento de óleo combustível tenha para tôdas as nações uma importância vital".

"É de tal valor o resultado obtido com a transformação dos carvões inferiores e com o aproveitamento dos sub-produtos, que representa um crime contra a economia nacional o seu consumo ou queima de modo não eficiente pois será um desperdício de uma fonte de riqueza nacional".

A solução dada à siderurgia nacional com o empreendimento de Volta Redonda, que utiliza carvão nacional para produzir coque, pode parecer à primeira vista que se opõe a estas idéias. Mas, a solução de Volta Redonda, é ainda mera experiência e não resolve o problema do melhor aproveitamento econômico mesmo que utilize somente carvão nacional de nossas imensas riquezas em minério de ferro. Não pode competir, do ponto de vista do desenvolvimento da riqueza nacional e do nosso progresso industrial, com a siderurgia que se baseie na troca de carvão estrangeiro por minério de ferro, este exportável e aquêle importável, em boas condições.

Continuemos, porém, a registrar a opinião do engenheiro Martins Costa. Diz êle:

"A vantagem da aplicação do óleo combustível, obtido pelo processo da transformação do carvão, não teria resultado econômico quando aplicado di-

retamente nas fornalhas das locomotivas, pois não poderá competir com o óleo mineral, natural, mas a sua supremacia está no emprêgo já beneficiado sob a forma de óleo Diesel, nos motores destes tipos montados nas locomotivas, onde as vantagens econômicas são indiscutíveis".

Depois de demonstrar o que acima afirmou, refere:

"Em relatório por mim apresentado ao Ministério da Viação em 1929, mostro 12 análises de carvões alemães inferiores, com característicos idênticos aos nossos carvões do Paraná e Sta. Catarina, onde pelo processo de hidro-genização se obtinha 30 a 48% de óleo combustível e seus derivados. Com uma tonelada do nosso carvão poderemos obter 180 k. de óleo Diesel, 140 k. de gasolina, 54 k. de óleo combustível e 73 k. de óleo lubrificante".

"Ficam, pois, aqui demonstradas as possibilidades do emprêgo do nosso carvão, quer beneficiado, quer transformado, dependendo somente de providências do Governo para regulamentar a sua aplicação racional eficiente, favorecendo de todos os modos os que se propuseram a instalar meios de transformação ou beneficiamento, favores estes que devem vir sempre em auxílio da coletividade".

Que se fez aqui no Brasil, no sentido indicado neste curto capítulo da história do petróleo? Praticamente, nada.

CONCLUSÃO

Do que acabamos de expôr parece decorrer com evidência marcante não havermos sabido

tratar o problema do petróleo, tanto do ponto de vista econômico como do militar, do modo

a nós mais conveniente. Pensamos no petróleo, não vimos a energia.

A extensão e modalidade de nossos progressos ficaram sempre, como em todos os povos, em todos os tempos dependentes da energia disponível e utilizável. A princípio a energia hidráulica deu-nos o moinho e as rodas d'água dos moinhos. Além do braço negro, e do trabalho animal, era esta a energia que punha em movimento as nossas indústrias, agrícolas e extrativas, enquanto que o vento movimentava os transportes marítimos levando ou trazendo as cargas que os negros e os animais punham ou apanhavam nos portos. Os moinhos de ventos, um dos progressos industriais surgidos em meados do século XVI, não obtiveram aqui grande sucesso e aplicação.

A lenha e o carvão de madeira completaram mais tarde o quadro e foram o meio principal de que dispusemos para gerar a energia necessária às nossas indústrias e transportes na era da máquina a vapor. Tornaram-se elemento marcante dos nossos progressos no século XIX, no entanto bem inferiores aos dos países que possuíam e queimavam carvão de pedra. Da importância desse fator não nos descuidamos, pois conhecendo a existência de nossas jazidas de hulha no Sul desde 1808, começamos a preocuparmo-nos com o seu aproveitamento desde 1893. Não logramos êxito, porém. As tentativas que fizemos para incorporá-lo à nossa economia, a partir de 1853 (3), fracassaram, pois era impossível con-

correr com o carvão estrangeiro no nosso próprio mercado interno, em vista de suas qualidades inferiores e do preço.

Já em pleno século XX, quando sentíamos bem as nossas dificuldades em progredir foi que com o surto do emprego industrial da energia elétrica, começamos a adquirir meios de reagir, e a perceber que o nosso relativo atraso não era culpa do *nosso homem*. Não se realizavam aqui progressos da ordem que outros homens realizavam em outras terras, porque a terra não nos dava meios de o fazer. Não obstante, fez-se muito embora devastando florestas sem regras nem medidas e cometendo outros desatinos, com a ânsia de progredir.

Agora surge o problema do petróleo e, apesar de ninguém discordar de quanto é importante para nossa economia atual e futura e, sobretudo, para a defesa militar nacional, vai sendo tratado parcialmente e discutido sem bastante precisão do que sejam de fato, aqueles dois interesses.

O petróleo que nos preocupa é só das jazidas naturais de cuja abundância não podemos fazer ainda nenhuma idéia precisa e certa. Além disto, agitamo-nos principalmente em torno dos aspectos políticos da solução, influenciados mais pelas teorias gerais de que somos partidários do que pelos próprios argumentos capitais que apresentamos para defender as soluções preferidas, a sua importância econômica e militar.

Uns temem as soluções chamadas capitalistas, considerando-os inadmissíveis porque o *capital estrangeiro é colonizador* e o nacional será disfarce para que este explore a seiva nacional sem se importar com os interesses reais de nosso progresso. Querem solução *puramente estatal*, embora possa advir daí retardo para a boa marcha do problema. Têm certa razão.

Em verdade, o capital quer nacional, quer estrangeiro *trabalha só para seus lucros e pelos seus lucros*. Todo o resto é lhe indiferente. Há, porém, aplicações de capital, cujos lucros somente se acrescem se promovem um desenvolvimento da riqueza nacional, como se dá com o que se emprega em explorar fontes de *energia* para aplicá-la onde é obtida. Esse capital, ao contrário do que extrai recursos do país e os leva para alimentar indústrias ou atividades alheias, não parece totalmente maléfico e é recurso precioso para promover a prosperidade nacional. O Estado taxando as rendas, atenua muito a virulência de seus egoísmos.

Temem, não obstante, os partidários do estatismo, as fraquezas da nossa elite diretora ao lidar com este porque é corrupta conforme a acusação pública que lhe fez o General Juarez Távora (15).

Este argumento, porém, não basta para ressaltar os interesses nacionais e sua aplicação generalizada conduziria à criação de impossibilidades, na solução de todos os nossos problemas. A corrupção causa sempre males e tem que ser

corrigida pela educação dos costumes.

No tempo de *Camões*, era tal que o poeta benevolente lastimava:

"Que o grande apêto, em gen-
[te inda que honrosa,
As vezes leis magnânimas que-
[branta".

Via-a, nas maneiras sutis de que as vezes usam os interessados para "adquirir os povos", cientes de:

"Quanto, no rico, assim como
[no pobre,
Pode o vil interesse e sêde
[imiga
Do dinheiro, que a tudo nos
[obriga!" (16).

Outros, no entanto, sentindo melhor as realidades presentes, admitem soluções menos pessimistas como o próprio Gen. Távora, aliás com justa razão, porque a corrupção da elite, não é tão extensa e profunda como à primeira vista pode parecer. Aceitam a colaboração do *capitalismo*.

Nós preferimos, crentes de que há em todas as classes ou grupos dos nossos homens gente fundamentalmente honesta e de indestrutível sinceridade patriótica, deixar ao Estado as incumbências que cabem à sua própria natureza e à iniciativa particular aquelas a que é atraída pelo interesse de lucros, mediante condições tais para as suas atividades que

15 — General Juarez Távora — Conferência no Clube Naval — "Jornal do Comércio" de 5 de Outubro de 1947.

16 — *Lusíadas* — Canto VIII — estrofes VII e XCVI.

evitem transformar-se em puras ações parasitárias.

Ao Estado, caberão essencialmente as tarefas que não visam lucros diretos e certos, sem no entanto, delas excluir sistematicamente as iniciativas particulares. Dedicar-se-á naturalmente aos estudos geológicos e geofísicos orientadores das pesquisas e cujos resultados servem não somente ao caso do petróleo mas ao conhecimento geral do país e de seus recursos. Dedicará cuidados à nossa formação técnica, tudo, em fim, útil ao nosso progresso porque a iniciativa particular não se interessa diretamente, salvo no caso dos Mecenas, coisa muito rara hoje, notadamente aqui, se é que os há, tal como o modelo romano.

Em vez de excluir a iniciativa particular a estimulará, ao contrário, subordinando-a apenas a preceitos correspondentes aos interesses nacionais, de toda ordem.

No caso particular do petróleo, não pode ainda a ação orientadora e as iniciativas do Estado limitar-se como se tem feito até agora aos cuidados concernentes ao *óleo mineral natural*, porque além de ser de fato, questão fundamental para a pujança da economia brasileira moderna, é essencial ao vigor de nossa segurança militar, mesmo encarada no quadro internacional a que pertencemos e talvez, mais ainda por isto.

Do ponto de vista da economia, parece que dissemos o bastante para lembrar o quanto se pode e deve fazer a respeito visando enriquecê-la, pelo melhor aproveitamento dos

nossos recursos carboníferos. A questão do custo dos produtos não deve ser dada como eliminatória das soluções que daí se possam obter, sem uma acurada apreciação do seu valor relativo no quadro de conjunto dos nossos interesses.

Do ponto de vista militar, o que importa é *ter ou não ter petróleo*, tê-lo quanto antes e a *quantum satis* — o melhor, combustíveis e lubrificantes, e, portanto, não podemos limitar nossos procedimentos e nossas esperanças só à idéia de obtê-los do *óleo mineral natural*, mera probabilidade cuja abundante existência em nosso território pode não se verificar, e cuja utilização no caso favorável é impossível de prever em relação ao tempo.

Os interesses militares de segurança nacional, impõem que se busque ter petróleo de todas as fontes que o podem dar e que se trate, *ao menos*, de aparelhar a nação para poder produzi-lo oportunamente. Ou então, esse argumento não pesa...

A guerra, não se sabe ao certo quando nem como virá e a nação que não sabe preparar-se para essa eventualidade de modo a poder nela empenhar, sem perda de tempo, o máximo de forças relativas ao seu potencial, pode ficar à mercê de um adversário mais previdente, embora, potencialmente mais fraco.

Os compromissos militares consequentes de solidariedade continental, superpõem-se a esses deveres e criam exigências novas que se não podem satisfazer com manifestações pláticas, nem vagas cogitações.

Exigem realizações de valor prático, em que todos possam confiar, entre as quais não estão somente as que permitam as forças de uma nação operar em território da outra. Estão principalmente, as que oferecem a essas forças o máximo de recursos para viver, manobrar e combater, entre os quais, os derivados do petróleo, figuram em primeiro plano. Demandam que cada qual, procure satisfazer-se a si mesmo

para aliviar os encargos alheios.

Quem estudar a nossa questão do petróleo, verificará como nós, que há unanimidade no reconhecimento de sua importância para a *defesa nacional*, mas constatará que essa consideração é evidentemente encarada de um modo puramente abstrato.

Cel. J. B. Magalhães

Da 1.ª classe da Reserva

AÇÃO ANTI-TÓXICA DO FÍGADO

Sabe o leitor amigo o que é a ação anti-tóxica do fígado?

É a ação pela qual ele elimina as toxinas e os resíduos venenosos que tanto perigo oferecem para a saúde e para a própria vida. As moléstias infecciosas, as extravagâncias, a idade, são fatores que acarretam o enfraquecimento e até mesmo o desaparecimento dessa ação. As consequências são fáceis de prever, bastando para isso lembrar que as toxinas e os resíduos venenosos, ao invés de serem eliminados, vão se acumulando no organismo.

Atenção, pois leitor amigo. Lembre-se de que o HEPACHOLAN XAVIER restabelece e aumenta notavelmente a ação anti-tóxica do fígado. É o que centenas de médicos atestam, acrescentando ser o HEPACHOLAN o remédio MAIS SEGURO E MAIS EFICAZ para todos os males do fígado: cólicas e congestões hepáticas, icterícias infectuosas, colítes, angio-colítes, colecistites, cirrose, etc. Muitas perturbações digestivas: azias, dispepsias, prisão de ventre, mau hálito, etc., decorrem da anormalidade do fígado e desaparecem completamente com o uso do HEPACHOLAN XAVIER. No interesse de sua própria saúde guarde bem esta verdade: Em líquido ou em drágeas — HEPACHOLAN — o remédio soberano para os males do fígado. O Hepacholan se apresenta em 2 tamanhos: Normal e Grande.

Não ha atalhos nem meias medidas para a consecução de uma paz duradoura. Os fracos, sem a paz garantida, têm de aceitar os que lhes é permitido. Os fortes, não só no direito de sua causa, como na vontade de defendê-la, podem assegurar um mundo livre de guerras. (ROBERT P. PATTERSON, Ministro da Guerra dos E. U. A.)

A inteligência e a coragem continuarão a ocupar o primeiro lugar entre os meios de fazer a guerra. A combinação do homem e do terreno, representando uma união indestrutível, opor-se-á á técnica, que parece ser onipotente, na era da mecanização. (Gen. LOPEZ VALENCIA, do Exército Espanhol).

A CORRIDA ATÔMICA

Por STEFAN T. POSSONY

Trad. Ten. Cel. ARY SILVEIRA.

Coast Artillery Journal — Março-Abril 1947.

A invenção da bomba atômica modificou a geografia econômica do poder militar. Nenhum país pode esperar se manter em um conflito, combatendo com engenhos atômicos, a menos que possua os elementos necessários para a fabricação desses novos recursos de guerra em quantidade suficien-

te e de superior qualidade. São necessários três elementos principais para a produção de armas atômicas: matérias primas radioativas, grande produção de energia elétrica, e uma indústria formidável, eficiente, e técnica logicamente progressista.

MATÉRIAS PRIMAS ATÔMICAS

Atualmente as bombas atômicas são produzidas com o urânio e o tório. Conquanto o urânio se encontre em muitas rochas graníticas e apareça em mais de 120 minérios, somente pode ser minerado em poucos locais. O tório é três vezes mais abundante, porém é minerado em menor número de pontos que o urânio. Importantes depósitos de ambos esses elementos poderão ainda ser descobertos. Ainda durante a pesquisa do "rádium", parece que foram localizados os maiores depósitos de urânio — pelo menos fora da Ásia. Ambos os elementos são extremamente raros. (Eles são, de fato, tão raros que muito dificilmente poderão se tornar uma importante fonte de poder industrial).

A energia utilizável em uma libra (0,24535) de urânio é equivalente à obtida pela combustão de 1,000 toneladas de carvão. Conquanto, a grosso modo, 750.000 toneladas de urânio deveriam ser minerados anualmente se o carvão tivesse que ser substituído como a principal fonte de energia, a porção total de urânio é provavelmente bem inferior a 750.000 toneladas. Seguramente há apenas urânio utilizável para a destruição das principais cidades do mundo. Contudo se o urânio e o tório forem usados para fins civis e defensivos, o emprego de bombas de urânio em massa seria impossível pelo esgotamento da matéria prima.

DEPÓSITOS DE URÂNIO

Antes de 1922 as minas de "carnotite" no Colorado e Utah eram as maiores produtoras de

urânio e "rádium". Naquele ano foram descobertos ricos depósitos de urânio no Congo Belga próxi-

mo de Elisabethville, departamento de Katanga. Em 1930 as maiores camadas de urânio do mundo foram localizadas próximas do Lago Grande Urso, Canadá. Um quarto depósito, dos mais importantes é o da ilha Francesa de Madagascar.

O Canadá tem depósitos secundários de urânio próximos dos lagos de Athabasca e Common e próximo ao Port Hope, Ontário. Nos EE. UU. o urânio é encontrado em pequenas quantidades na Califórnia, Wyoming, Arizona, Nevada, Novo México, Texas e Norte-Carolina. Na região Africana o urânio é também disponível no Transval e nas Montanhas Urugurú. Conquanto não seja presentemente possível calcular exatamente a extensão desses vários depósitos, é provável que entre dois terços e três quartos do urânio do globo estejam concentrados na Norte América e África.

Dentro do Império Britânico o urânio se encontra em Cornewall bem como no Sul e Oeste da Austrália. O maior depósito Europeu é em Joachimsthal ou Jachimov,

fronteira Tcheco — Germanica (Czech — German). Noruega, Bulgária, Suécia (Karelia), Finlândia, Alemanha (Saxônia) e Itália (Piemonte) têm pequenas quantidades utilizáveis do valioso elemento, o qual também se encontra em três pontos no Japão e no Estado de Minas Gerais, Brasil.

As fontes de urânio da União Soviética são incertas. Admitiu-se que não existem depósitos importantes na Rússia Europeia. Algum urânio foi descoberto nos Urais. Mendelycevit, um minério de urânio se encontra próximo do Lago Baikal, na Sibéria. O mais rico depósito Soviético conhecido é o do Turkestão, nas Montanhas Tyuya Muyun, próximo de Ferghana. Parece que nenhum dos depósitos da Rússia seja realmente rico, contudo visto como grandes partes das formações graníticas, na Rússia foram até agora pouco exploradas, a Rússia pode atualmente possuir maiores reservas de urânio que até agora parece ter. Alguns depósitos da Europa são situados junto da fronteira da Rússia.

DEPÓSITOS DE TÓRIO

O tório é extraído das areias monasíticas. O estado de Travancore na costa Malabar, Índia Britânica, conjuntamente com Ceylão, fornece quase 80 por cento das necessidades mundiais. O resto vem da Baía, Brasil, e das Índias Holandesas Orientais. Existem areias monasíticas na Flórida e em ambas as Carolinas. Os "Recursos Adicionais" Britânicos estão em Vil-

leneuve, Suebec, no Novo Walles do Sul e na própria Inglaterra. O tório é também produzido em pequenas quantidades na Colômbia, Sul da Noruega e Finlândia. A Rússia não tem recursos desprezíveis de monasíticas, particularmente nas regiões de mineração de ouro nos Urais e na região Ilmen. Também foi observado que há areias monasíticas na Sibéria.

ENERGIA ELÉTRICA

O uso extensivo de engenhos atômicos é impossível sem uma produção em grande escala de plu-

tônio. Não foi revelado que quantidade de plutônio se usa por bomba, no entanto sabe-se que a quan-

tidade não é pequena. A produção deste elemento requer uma grande porção de energia elétrica. Na primeira experiência com engenho atômico em 1939, foram exigidos 15 vezes mais energia elétrica que a desenvolvida. A energia elétrica é ainda necessária em quantidade extremamente grande.

De acordo com o relatório do Dr. H. D. Smyth da "Princeton University" a produção de um quilo de plutônio por dia exige uma instalação de energia capaz de fornecer entre 500.000 e 1.500.000 kilowatts. De fato, a produção do plutônio já era "muito grande" em 1945, de acordo com o relatório Smyth.

Além do plutônio, as bombas atômicas são feitas com o U-235 que deve ser separado do U-238 que é mais comum. Esta separação exige grandes quantidades de energia elétrica, qualquer que seja o método escolhido. Conquanto uma grande parte do trabalho de separação seja no local onde a energia elétrica produzida por TVA possa ser usada, uma "das maiores" instalações a vapor jamais construídas, foi lá construída.

Pode-se então admitir que, para fazer um número apreciável de bombas atômicas, tem-se que separar um milhão de kilowatts em instalação produtora de 8.000 milhões de kilowatts horas de energia, por ano. Como uma comparação estimou-se que as instalações conjuntas de energia de todo o globo em 1924 produziram 53 mil milhões de Kw. Presentemente, somente três países — Os EE. UU., a Alemanha, e Rússia —

produzem mais de 30.000 milhões de Kwh por ano, uma produção que parece ser a menor produção indispensável para uma fabricação de bombas atômicas. Visto como as estações de energia da Rússia utilizam mais do que 60 por cento de sua capacidade, enquanto o Império Britânico explora somente 22 por cento, a Inglaterra deve ser incluída no grupo dos principais produtores de eletricidade.

Enquanto que a Alemanha não mais pode ser considerada como uma unidade, a França, Bélgica e Holanda, incluindo as partes da Alemanha ocupada pela França, podem conjuntamente atingir uma produção de 30.000 milhões de Kwh por ano. Presentemente, contudo, somente os EE. UU. produzem energia elétrica para uma produção em massa de engenhos atômicos.

A produção total de energia elétrica de uma Nação indica o seu índice de capacidade de manufatura de bombas atômicas. Contudo sem instalações individualmente muito grandes, a produção se tornará mesmo mais complicada do que atualmente e as exigências de energia aumentaram devido às perdas das transmissões através grandes distancias. O fato chocante consiste, contudo, em que em todo o mundo não há mais que 29 estações de energia elétrica com uma capacidade de mais de 500.000 Kw. Destas, 25 estão nos EE. UU. e Canadá; duas estão na Alemanha e duas na Rússia. Há somente oito instalações de energia com uma capacidade superior a um milhão de kw.; todas elas estão nos EE. UU. e Canadá.

ELETRIFICAÇÃO

Em que grau será possível aumentar as instalações de energia

dos vários países? Para a produção de 8.000 milhões de Kwh de

energia, cerca de dez milhões de toneladas de carvão por ano deverão ser consumidas. Isto parece pouco, em termos da produção Americana. A Inglaterra também pode reservar uma tal quantidade. Também a Alemanha pode extrair mais carvão que antes do seu colapso.

A produção de carvão na Rússia é comparativamente pequena e continuamente se atraza em relação aos planos traçados. A União Soviética tem depósitos muito grandes de excelente carvão. Conquanto a maior parte dêle seja localizado dentro das margens do caminho da Sibéria as dificuldades serão vencidas logo que o sistema de transporte tenha sido substancialmente aperfeiçoado. Presente-

mente, a Rússia além disto tem acesso ao carvão da Sibéria.

A França é tão deficiente em carvão que mesmo que ela retenha a região Saar e se associe economicamente com a Bélgica, ela não será capaz de baixar a produção de engenhos atômicos, pelo carvão.

Os aumentos em grande escala das instalações de energia do mundo serão provavelmente baseadas em energia hidráulica; conquanto os custos iniciais das instalações hidráulicas sejam superiores aos das instalações a vapor, oferecem elas vantagens consideráveis do ponto de vista militar; uma vez em funcionamento não exigem nem energia humana, nem matérias primas ou transporte.

Quais são as reservas hidroelétricas dos vários países?

ENERGIA HIDRAULICA POTENCIAL EM HP

AFRICA — 274.000.000

Congo Belga de Ruanda Urundi — 130.000.000

França Equatorial, África — 50.000.000

ÁSIA (sem a RÚSSIA) — ... 84.000.000

Índia — 39.000.000

China, inclusive Manchuria 23.000.000

UNIÃO SOVIÉTICA — 78.000.000

Sibéria — 64.000.000

Rússia Europeia — 14.000.000

NORTE AMÉRICA — 77.000.000

E.E. UU. — 33.500.000

Canadá — 25.500.000

AMÉRICA DO SUL — 74.000.000

Brasil — 36.000.000

EUROPA (sem a Rússia) — 60.000.000

Noruega — 16.000.000

França — 6.000.000

Hespanha — 5.700.000

Itália — 5.400.000

Suécia — 4.000.000

O terceiro plano quinquenal da Rússia prevê a construção de uma dúzia de estações de energia sobre os rios Volga, Kama e Oka. Uma destas — a ser situada na grande encosta do Volga próximo de Kuibyshev se tornará a maior do mundo e desenvolverá 3,4 milhões de Kw. Uma outra grande estação está planejada na vizinhança de Kaluga. A produção final que a Rússia tem em vista realizar é assim duvidosa.

POTENCIAIS INDUSTRIAIS

"Justamente como o automóvel substituiu o cavalo e faz o trabalho para milhões de Americanos, o explosivo atômico exigirá os serviços de milhões de homens se formos compelidos a empregá-lo para nossas batalhas" (General Marshall).

A manufatura das bombas atômicas exige instalações industriais enormes e numerosas. Ainda mais, esses engenhos poderão ser usados impunemente apenas pelo lado que tenha assegurado o comando do ar, que seja capaz de cobrir os céus com numerosos aviões de bombardeio, pesados, e de caça,

projéteis foguetes de longo alcance e projéteis foguetes interceptores, e que também proteja sua própria indústria e população contra represália atômica. Parece, portanto, óbvio que somente os países que disponham das maiores produções industriais serão capazes de fazer e empregar engenhos atômicos. Visto como a mais forte nação industrial pode produzir mais bombas atômicas e mais meios de proteção que qualquer outro país decorre daí que ela usufrue um prêmio de força maior que o obtido por ela própria nas guerras industriais prévias.

EFICIÊNCIA INDUSTRIAL

Eficiência e produtividade não podem ser expressas em termos quantitativos. Muitos povos pensam que, logo que o segredo da bomba atômica tenha sido pescado, outras nações sejam capazes de produzir esse engenho. A perda do monopólio científico da bomba atômica, pelos Americanos, será por fim inevitável, contudo não será qualquer país capaz de manufaturar bombas atômicas.

A eficiência e produtividade da indústria se tornam bem evidentes se forem analisados os respectivos dados estatísticos. Uma indústria que nunca "pioneirou", tendo feito poucas contribuições dos progressos tecnológicos, que não se pode vangloriar de nenhum, ou de muito poucas das grandes invenções, e que não goza dos serviços de um pessoal de primeira classe, científico e criador, tem muito pouca probabilidade de se destacar numa escala importante dentro de futuro previsível, ou

mesmo de poder imitar a fabricação de produtos complicados.

Não há segredos nos automóveis, porém a esmagadora maioria dos carros são construídos na Norte América. As instalações de produção em massa na Inglaterra são parcialmente de propriedade dos Americanos e equipadas com maquinaria americana. Enquanto que a Inglaterra e a Alemanha se especializam em automóveis de alta qualidade, os EE. UU. fazem caminhões para quase todo mundo.

Os carros da Rússia foram feitos com patentes americanas e com ferramentas americanas. A Rússia não contribuiu com nenhum aperfeiçoamento importante para a engenharia de automóveis e tem de importar grande número de carros, caminhões e mesmo tratores — a verdadeira base de sua agricultura mecanizada. (Sobre isto Dniepresta foi feita por uma firma americana e muitas das maquinarias foram importadas dos

EE. UU.) A indústria da Rússia, na sua totalidade, ainda depende da importação de maquinárias e ferramentas dos países "leaders" industriais:

A preponderância industrial da Europa Ocidental e da Norte América é eventualmente quebrada com respeito a "comodidades", padronizadas, de manufatura mais ou menos fáceis. Contudo é "mais" pronunciada do que nunca com respeito a produtos de desenho complicado exigindo trabalho de precisão, e produção em uma grande escala.

Somente os EE. UU. e a Gran Bretanha foram capazes de produção satisfatória dos pesados aviões de bombardeio. Eles têm um monopólio indeseafiável em "visores de bombas" e em equipamentos de radar. Nenhum outro país foi jamais capaz de construir porta-aviões eficientes e de equipá-los com aeronaves de modo que fossem tão eficientes como bases de aviação terrestres. Gasolina "alta octana" (High octane gasoline) conquanto inventada por um Russo, foi produzida grandemente nos EE. UU., Gran Bretanha e Alemanha, e teve que ser importada durante a guerra pela Rússia. Outros exemplos podiam ser citados "ad limitum".

A Alemanha foi somente a única Nação, conforme se depreende

da história, capaz de competir tecnológica e industrialmente com a Inglaterra e América.

Mesmo que os segredos tecnológicos sejam revelados o "como fazer" da produção não será transferido para outras nações. Números "segredos de bocas de fogo" anglosaxônios eram conhecidos de todos os beligerantes, porém poucos foram imitados com sucesso. A produção das bombas atômicas é inquestionavelmente tarefa industrial a mais difícil jamais realizada. Por exemplo: o urânio precisa ser purificado a um grau que excede muito a pureza de materiais usados nos laboratórios. É indesejável uma impureza de granito de uma parte em 50.000. O sistema de resfriamento exige uma capa protetora "que proteja o urânio da corrosão da água, mantendo os produtos de fissão fora da água; que transmita calor do urânio para a água, e que não absorva demasiadamente neutrões".

Podem semelhantemente — problemas quase sôbrehumanos ser resolvidos por indústrias que até aqui somente ocasionalmente manufaturam equipamentos complicados e revolucionários e que recebem grão das suas ferramentas de precisão do estrangeiro?

A história da produção industrial indica que uma tal façanha não é provável.

CAPACIDADE DE INVENÇÃO

Suponha-se que um rápido progresso industrial torne outras nações capazes de conseguir a produção de bombas atômicas. Serão os EE. UU. e a Gran Bretanha capazes de reter sua "liderança" no desenvolvimento dos engenhos atômicos e de produzi-los em qualidade superior?

Irão as Grandes Potências rumo a uma competição para o controle dos depósitos de urânio e dos potenciais hidroelétricos da África? Irão elas à competição quanto aos depósitos de urânio e das instalações de energia da Europa Central e Escandinávia? Estes são os problemas capitais da política internacional de amanhã.

CONCLUSÕES

Em termos de eficiência industrial, somente os EE. UU. e Gran Bretanha podem ser considerados como capazes de fazer engenhos atômicos dentro de um futuro próximo, mesmo que o segredo não possar ser conservado. As indústrias situadas entre o Ruhr e o Loire são bastante eficientes para levar a efeito produção atômica, conquanto tenham elas que importar suas matérias primas através os mares. Ainda mais, na ausência de uma federação política e econômica, a produção atômica na Europa Ocidental pode ser considerada como improvável.

Com base nos dados históricos, seria muito surpreendente se a indústria na Rússia pudesse se engajar em competições atômicas.

As únicas regiões que possuem todos os elementos necessários pa-

ra a produção atômica são os EE. UU. e Canadá, regiões que são portanto, o centro geográfico da energia atômica. Quase nada indica que dentro das próximas décadas esse centro seja deslocado para outras áreas. A invenção da bomba atômica deu, ao que parece, um maior reforço à potência militar já potencialmente, e agora militarmente, a mais forte — os EE. UU. Se, além disso, os EE. UU. e Gran Bretanha impulsio-narem os seus recursos intelectuais, conforme fizeram com tanto sucesso durante a guerra, será assegurada para a democracia uma superioridade quase permanente e esmagadora na produção atômica. Isto talvez seja a razão mais sólida para que, na era atual, a paz seja de qualidade mais durável.

USINA COLUMBINA LTDA.

FÁBRICA DE ÁCIDOS, PRODUTOS QUÍMICOS E
FARMACÊUTICOS

SÃO PAULO

RIO DE JANEIRO E PORTO ALEGRE

FÁBRICA: SÃO CAETANO (E. F. S. J.)

LANÇA PERFUME COLOMBINA, ÁCIDOS COMERCIAES E
PARA ANALISES, PRODUTOS QUÍMICOS PARA TODOS OS
FINS, ÁCIDO SULFURICO PARA ACUMULADORES

A ligação do Sul com o Norte do País pelo Tocantins

Major ALÍPIO AYRES DE CARVALHO.

Quasi que esquecidos dos caminhos trilhados por nossos heróicos bandeirantes, desbravando as nossas terras, então, só dos gentios, passámos muitos e muitos anos estabelecendo somente a ligação SUL - NORTE do País pela costa marítima, com todos os seus recortes naturais e as suas caprichosas saliências, que bem contribuem para mais afastar os nossos pontos extremos do País. A ligação pelo interior, dado que bastante deficiente, pois ainda era a mesma de antanho, sem reparos nem novas construções, ficou completamente posta de lado e, assim, permanecemos nesse estado de cousas, até que a última guerra mundial nos veio mostrar quão insipiente era o nosso sistema de comunicações. — Os corsários nazistas, então, cortaram nossa navegação.

Nossa marinha mercante quasi se desfez ante a sanha inimiga e nós, com tanta costa a vigiar, não podíamos atender às nossas necessidades mais prementes. E o SUL se separou do NORTE do País; faltou açúcar de PERNAMBUCO nos Estados Meridionais; no NORTE, faltou quasi tudo, porque as maiores necessidades ou provinham do SUL ou, então, do Exterior e nem um nem outro podia atendê-lo — o Exterior estava em guerra e as nossas águas minadas pelo inimigo alerta de além mar.

O País estribuchou para remediar a situação. Não era possível continuar assim. O NORTE desligado do SUL! Que despropósito! Mas, por mar, era impossível — o inimigo estava atento e nós impotentes para dominá-lo. E pelo interior? Ah! Sim, não havia dúvida. Teríamos, mesmo, de voltar ao caminho de nossos avós, de nossos antepassados, daqueles que, a despeito de tudo, puderam levar nossas fronteiras tanto para W que quasi despontámos o PACÍFICO.

Foi um estardalhaço tremendo. A corrente de transportes na Central do BRASIL, até PIRAPÓRA e daqui, pelo S. FRANCISCO, até JOAZEIRO e de JOAZEIRO para SALVADOR, RECIFE, CEARÁ, era uma verdadeira avalanche, onde, de mistura com tropas destinadas ao NORDESTE, se via um mundo de outras cousas, umas para mitigar a sede e fome do nordestino, como mate, o trigo, a carne e os outros cereais e outras, para completar o banquete dos sulistas, como açúcar, o sal, o cacáu e a castanha.

Mas a navegação do S. FRANCISCO não podia atender às necessidades do volume a transportar. As ferrovias e rodovias, continuando o Rio, não estavam em condições de permitir tráfego tão intenso. Que complicação! Que martírio para se ir do RIO DE

JANEIRO á BAHIA, ou mais ao NORTE !

A Nação empenhou todos os esforços para atenuar a situação calamitosa criada. Imediatamente, foram concentrados todos os recursos do País para realizar, da maneira mais rápida possível, essa ligação tão importante, que se impunha, mesmo por qualquer preço.

Tudo infelizmente, porém, não ponde passar de medidas paliativas. A soma de trabalhos a realizar era enorme e não estavam aparelhados para empreendê-los na cadência desejada. E o resultado foi que fizemos muitíssimo, mas nunca o suficiente para conseguir dominar o mal já generalizado, difícil de debelar.

Findou-se a guerra. Ficou-nos o trauo amargo de nossa precariedade. Sofremos muito, mas, felizmente, compreendemos, afinal, que não podíamos deixar relegada a um segundo plano a ligação do SUL com o NORTE do País, pelo interior. E, consequência, a obra que atacada com todo ardor patriótico nas horas negras dos afundamentos de nossos navios, continúa, nos momentos atuais, merecendo, sem dúvida, todo apoio incontestado da Nação—o S. FRANCISCO voltou a ser o assunto do dia e trabalhos importantes ali se fazem para facilitar-lhe a navegação; as construções rodo-ferroviárias, a todo vapor, prosseguem e já não é de mais termos como certo, por todo 1949, possamos tomar o trem no RIO DE JANEIRO e descer dentro do NORDESTE BRASILEIRO, já olhando para o Vale do PARNAÍBA que, então, poder-nos-á levar, através da via férrea TEREZINA — SÃO LUIZ, a esta cidade do MARANHÃO, ou, seguindo as suas águas

barrentas e as de seu afluente — o Rio SANTO ANTÔNIO DE BALSA — até a cidade d'este nome, já próxima de CAROLINA, á margem do TOCANTINS, na Bacia Amazônica.

Está, pois, em vias de conclusão a grande ligação rodo-ferroviária do SUL com o NORTE do País pelo interior, seguindo a faixa marítima, até TEREZINA e depois buscando o Rio TOCANTINS pela diagonal do PARNAÍBA, até BELÉM DO PARÁ.

Muito bem. A Nação toda está de parabens por tão auspicioso acontecimento e todos nós nos regosijamos com essa realização de tão grande alcance.

Mas, com isso, já devemos dar por completamente solucionado todo esse grandioso problema nacional da ligação do SUL com o NORTE do País ?

Meditemos nêle por mais alguns minutos. Não nos precipitemos.

Será, mesmo, que com essas novas rodovias e ferrovias construídas em MINAS e BAHIA, a L do S. FRANCISCO, o SUL ficará em definitivo, ligado com o NORTE do País ?

Se atentarmos para o nosso mapa do BRASIL, vemos que essa longitudinal, também chamada "longitudinal GETÚLIO VARGAS" pelo Plano de Viação Nacional, atende, de fato, ás populações litoraneas do NORDESTE brasileiro, ligando-as ao SUL do País, mas o que não se pode deixar de considerar também é que, correndo próxima á costa, num terreno facilmente vadeavel, como o de nosso NORDESTE e, dadas as grandes possibilidades dos meios moto-

mecanizados atuais, sem grandes dificuldades poderá ser interceptada por um Inimigo forte e equipado para desembarcar no nosso litoral. E se isto vier a acontecer, que sobrevirá, então? — A mesma situação calamitosa já vivida: o NORTE separado do SUL e a Nação, como a repetir um fatalismo histórico, desdobrando-se em cometimentos para manter a integridade do País.

Que diremos, então, agora, ante essas hipóteses verdadeiramente plausíveis?

Vimos, não há dúvida, que a ligação NORTE-SUL, pela faixa marítima, é uma medida que se impõe, mesmo porque é nessa faixa onde existe o maior potencial humano e econômico da região NORTE do BRASIL. Mas, é claro, também, que não só a isso nos devemos ater. Ha todas essas outras razões apontadas em favor da existência de outra longitudinal, buscando paragens mais seguras para a nacionalidade e o nosso dever é procurar determiná-la logo, chamar a atenção de nossos concidadãos para esse outro aspecto de problema e pugnar pela realização imediata dessa obra que, certo, integrará á economia nacional pelo menos, mais um trato de terras, das melhores e dadivosas de nosso BRASIL Central, até agora só guardada ávaramente em nossos sertões, á espera de nova alvorada para os nossos destinos.

Consideremos, então, assentada a necessidade dessa nova longitudinal. Vem agora, outro problema fundamental. — Que linha iremos eleger para balisá-la?

A solução, é lógico, não poderá vir senão com muitas considerações. Vários fatores têm de ser observados para chegarmos a uma

conclusão consentanea, mas ainda não é para desesperar. Analisemo-los, pois.

Rebuscando o nosso Plano de Viação Nacional, vemos que ele apresenta, logo a W da longitudinal GETÚLIO VARGAS, a grande "Transbrasiliana", cuja finalidade é ligar, pelo centro do País, os seus extremos NORTE e SUL. Comporta os seguintes percursos:

Livramento (R. G. do Sul) - Marcelino Ramos	744 km.
Marcelino Ramos - Pôrto União	362 km.
Pôrto União (Sta. Catarina) - Artur Bernardes	291 km.
Artur Bernardes (Paraná) - Ourinhos..	156 km.
Ourinho - Rio Preto.	357 km.
Rio Preto - (S. Paulo) - Goiania	553 km.
Goiania - Peixe	658 km.
Peixe - Belém	1.622 km.
Total	4.743 km.

Como se verifica a linha BELÉM - PEIXE - GOIANIA, num total de mais de 2.500 km., é quasi toda balisada pelo grande TOCANTINS e mais para o SUL, com raras exceções, segue o sistema rodo-ferroviário existente, o melhor que possuímos.

Por outro lado, também, se nos detivermos no estudo de nossos Territórios, vemos claramente, que depois do S. FRANCISCO, para W, a primeira grande linha natural e inconfundível, que desde logo, atrai nossa atenção, é, sem dúvida, a do magestoso TOCANTINS que, quasi segundo um

mesmo meridiano, se desprega lá do memorável alti-plano goiano, bem próximo às pontas de trilho da ANÁLOPIS, em GOIAZ, e às comunicações mineiras, atravessa todo o Estado de GOIAZ, banha as terras extremas do MARANHÃO, corta o grande PARA e, finalmente, se despeja no lendário estuário amazônico, bem às portas de BELÉM e em frente ao grande feixe de comunicações, que da AMÉRICA se dirige para a EUROPA.

Então, já sob dois aspectos, vimos projetar-se a importância do TOCANTINS para a finalidade procurada.

Será que, também, sob outros prismas o nosso grande Rio assumirá o mesmo papel importante? Vejamo-lo.

Ora, o grande mal observado para a longitudinal GETÚLIO VARGAS, foi que esse traçado facilmente seria interceptado por um inimigo desembarcando em nosso litoral á procura de nosso interior. Mas aqui, com o TOCANTINS, evidentemente, estamos muito melhor acobertos e as cousas não poderão processar-se do mesmo modo. Basta meditemos sobre a grande massa de terras interpostas entre os dois rios, o S. FRANCISCO e o TOCANTINS, e na distancia deste rio á costa, que concluiremos da possibilidade remota de tal acontecimento. É verdade que os meios de guerra de hoje desafiam distancias e obstáculos, mas é verdade também que nem todos empreendimentos se podem fazer, com vantagens, quando se tem que lutar contra um meio hostil e quasi todo deshumanizado, como sóe acontecer com os nossos agrestes sertões a W do S. FRANCISCO.

Então, deste lado também, o nosso TOCANTINS preenche 100% a finalidade procurada.

E, economicamente, o vale do TOCANTINS oferece algumas vantagens?

Não se pode, de fato, estabelecer, atualmente, nenhum paralelo entre as possibilidades da faixa marítima e as de nosso TOCANTINS, perdido, como se encontra, lá nas brenhas do BRASIL Central, mas a verdade é que esse grande rio, com as suas ricas jazidas de níquel de S. JOSÉ DO TOCANTINS, cujo aproveitamento vem de constituir um dos mais importantes capítulos do programa governamental de GOIAZ; com as suas reservas de cristal dos PIAUS, que abasteceram os mercados americanos durante esta guerra e estão em condições de abastecer muitos outros países estrangeiros; com as suas riquezas de ouro em pepita ou em filões, como as de PORTO NACIONAL, de diamantes, em todo o seu leito pétreo ou no da maioria de seus afluentes; com as suas matas virgens, de onde se extraem o precioso látex, milhões e milhões de barricas de castanha do PARÁ e outras amêndoas oleaginosas; com os seus coqueirais infundáveis, onde o babaçú é a nota dominante; com os seus campos de criar repletos de rebanhos vacúns e cavalares que alimentam todo aquele NORDESTE assolado pelas secas e com as suas indústrias nascentes que já começam a revolucionar o sistema de vida de nosso sertanejo, a grande verdade, repito, é que esse grande rio já por si só constite um dos pequenos celeiros de nossa economia e apenas aguarda pela ajuda maior de nossos dirigentes para

botar-se de pé e firmar-se num baluarte da riqueza nacional.

Então, com essas considerações, penso, não ha mais margem para dúvidas. — A segunda longitudinal que procuramos definir é a mesma já apresentada pelo Plano de Viação Nacional com o sugestivo nome de "Transbrasiliana" e aquela cuja metade de percurso se assenta na faixa tocanfina e tendo este histórico TOCANTINS para lhe balisar o caminho.

Acabamos de ver que a Nação exige outra ligação do SUL com o NORTE do país mais para W do S. FRANCISCO e que, segundo concluimos, essa linha deve seguir, de BELÉM DO PARÁ ao alti-plano goiano, no vale de TOCANTINS e depois, para o SUL, até SANTANA DO LIVRAMENTO, no RIO GRANDE DO SUL, no sistema rodoferrviário existente e já uma realidade nacional.

Para a exequibilidade dessa linha tronco, portanto, só falta decidir a respeito de seu último trecho nortista, o trecho do TOCANTINS.

Que problemas teremos que enfrentar aqui ?

Enumerá-los, só por si, já constitue tarefa difícil, quasi impossível, mesmo porque a grande verdade é que essas regiões brasileiras viveram e vivem quasi que exclusivamente do mesmo modo como a Natureza as creou. Si aí se encontra alguma cousa que significa progresso, deve-se somente aos nossos sertanejos que, desconhecendo perigo e lutando contra toda sorte de males, vão levando de vencida a própria Natureza, nessa luta insana para sobrepôr-se ao

meio hostil que lhes enche de mazelas a infancia, destroi-lhe o vigor físico da adolecência, macula-lhe o organismo adulto e ceifa o ancião, já combalido e prestes a sossobrar.

E, não obstante, o TOCANTINS, esse grande Rio, cujo papel saliente na economia e defesa nacionais um dia teremos o orgulho de observar, desde os primeiros alôres dos dias do BRASIL que, pela sua situação excepcional, modestamente vem trabalhando para a verdadeira formação desse BRASIL Central, tanto falado nesses últimos tempos. Com efeito, as suas margens, todas marcadas de cidades, vilas e aldeias, umas, em eterna luta contra os gentios, outras, entregues á mineração, como outrora, outras sopradas pelo bafejo civilizador do avião, outras, ainda, ausentes, por completo, de qualquer sinal de progresso, todas são um atestado eloquente do quanto por ali se luta para manter em estado civilizado tão rica região conquistada, não se sabe com que sacrificios, pelos nossos intrépidos antepassados á altura de FERNÃO DIAS, PAES LEME e outros grandes do BRASIL; a sua navegação, embora mantida durante quasi todo ano, de BELÉM á TOCANTINIA e até mais ao SUL, por barcos-motores de pequeno calado e tonelagem, é, contudo, uma verdadeira odisséia, onde, só a intrepidez de nossos marujos caboclos do Sertão e a ousadia brava desses novos bandeirantes do século da gasolina e do motor, poderiam vingar a natureza hostil do Rio, toda erizada de cachoeiras temíveis, repleta de rebojos ameaçadores e cheia de surpresas as mais desagradáveis; e as suas popula-

ções, perdidas naquelas coordenadas distantes, entregues exclusivamente à sua sorte, no entanto amam aquelas paragens herdadas de seus antepassados e, no sofrimento diário provocado pelo clima, as doenças de mil espécies, o desconforto da distancia aos grandes urbes, a dificuldade de ensino, a ausência de medidas sanitárias, constróem ali um BRASIL alicerçado na esperança de dias vindouros melhores, porque sentem, como numa espécie de intuição, o papel grandioso que está reservado àquelas paragens que se constituem como o último marco deixado pelo último dos bandeirantes, fascinado pela riqueza das Terras ou pela magnificência das pastagens ótimas para os seus rebanhos.

Mas não será pela magnitude desses problemas que iremos deixar no mesmo estado tão importante área de nosso território. Ao contrário. Cumpre-nos, agora, já que sentimos a verdadeira importância da região, encerrar os fatos como eles se apresentam e dar todo o nosso apoio à solução, mais rápida possível, desse outro grande problema nacional.

A recuperação do TOCANTINS é uma obra que não pôde ser adiada, mesmo porque a sua consecução clamam razões quer de ordens da defesa da Nação, quer econômicas, sociais ou políticas.

O TOCANTINS, é obvio, deve interessar a Nação antes do ARAGUAIA e do XINGÚ, como foi natural que o SUL tivesse preferência ao NORTE do País até quasi nêstes dias.

Nosso território é grande e as suas realizações têm de observar uma ordem de urgência.

Mas, porque, então, já estávamos preocupados em conquistar as regiões do RONCADOR, quando deixávamos para traz a rica faixa do S. FRANCISCO - TOCANTINS, entregue à sua própria sorte?

Não seria mais interessante fôssemos integrando nosso território à economia nacional, partindo da periferia (orla marítima) para o centro, em faixas bitoladas pelas linhas naturais de penetração, em vez de seguirmos rumo a W, á procura não se sabe bem do que? Já não chegaram os tempos em que devamos compreender que o nosso verdadeiro EL DORADO está em nossas próprias terras que apenas esperam trabalho para se tornarem as maiores riquezas que sonhamos possuir?

A Nação agora está com o S. FRANCISCO na ordem do dia e, dada a necessidade da segunda longitudinal do TOCANTINS, não vem bem a calhar essa idéia do País também, desde logo, cuidar da riquíssima faixa entre os dois Rios, firmando-se primeiramente nas duas linhas mestras que esqueleteiam a região em estudo?

Como vemos, ha muitas razões para não podermos mais deixar o TOCANTINS relegado a um segundo plano. Chegou a sua hora, está na hora de serem atacados os problemas, socorrer as suas populações, dar-lhes assistência social, facilitar-lhe a alfabetização, fixar o homem á Terra, melhorar os seus rebanhos, desenvolver-lhe a agricultura e, sobretudo, criar-lhe um sistema de transporte mais barato e menos penoso que facilmente o torne ligado ao SUL e NORTE do País.

Vivem hoje as suas populações valendo-se do avião, esse maravi-

lhoso invento do século atual, que tanto pôde proporcionar em progresso e bem estar. Mas não se pôde dizer por isso ali estejam afastadas as dificuldades de transporte e comunicações. O avião, de fato, atende às necessidades prementes, principalmente em medicamentos e, mesmo, em artigos de vestiário, mas poderá resolver, por exemplo, o transporte de trigo, sal, materiais de construção e outras necessidades de grande tonelagem? É evidente que não, pois a aeronave é essencialmente o meio de transporte para cargas de elevado valor e peso moderado.

Também quanto à navegação fluvial, fato quasi idêntico se observa. Que diremos ante um frete de Cr\$ 2,00 por quilo de mercadoria, para ser transportada de BELÉM DO PARÁ a CAROLINA, no MARANHÃO? E se somarmos a essas dificuldades a grande realidade de que quasi sempre quando as mercadorias chegam ao comprador este já teve que saldar as suas contas porque já se venceu o prazo comum a essas transações comerciais?

As dificuldades de transporte são talvez as maiores razões para o atraso de nosso interland. Não se podendo levar ao centro consumidor o produto do trabalho, que adianta empregar capital em empreendimentos que exijam o consumo de outros meios? As empresas de nosso Sertão têm de se cingirem às proporções restritas da região onde estabelecidas e por isso nunca poderão passar de organizações rudimentares que desprezam até a assistência de técni-

cos. E nosso sertanejo, ao contrário do que se proclama por todos os cantos, nada tem de contemplativo. Observe-se por exemplo o vale do TOCANTINS, no trecho do MARANHÃO, e veremos que uma usina hidro elétrica, uma açucareira e tantos outros empreendimentos, todos realizados com o capital daquela gente e pelo esforço de seus próprios concidadãos, são organizações que atestam o alto grau de iniciativa de nossos patricios do interior do País. O que falta é transporte e tudo mais necessário para se desenvolver ali uma civilização à altura dos dias que correm.

Que situação vexatória, a de nossos sertanejos! Quanta dificuldade para viverem, para manterem em estado civilizado aquilo que lhes legaram os seus antepassados!

Atentemos patrioticamente para a nossa verdadeira situação. Precisamos nos capacitar melhor de todas as cousas de nosso País. Sabemos que, de fato, o que vimos são dificuldades difíceis de resolver, mas que não por isso devem ficar no olvido da Nação e, como a ligação do SUL com o NORTE do País, pelo TOCANTINS, considero um desses grandes problemas nacionais, que não podem ser desconhecidos dos brasileiros ciosos do engrandecimento de seu País, aqui apresento essas idéias para o estudo proficiente dos caros leitores e condignos cidadãos.

ANTECEDENTES ESTRATÉGICOS DE UMA GUERRA EVENTUAL

Jacques Rouvier — Journal de Genève (Trad. do Cmta. Wilhelmi na revista espanhola EJERCITO).

Tradução do 1.º Ten. DIÓGENES VIEIRA SILVA

(Aluno do C. O. R.)

A tensão entre anglo-saxões e russos parece evidente. O único conflito militar possível hoje em dia é o desses dois grupos de potências e seus eventuais aliados.

Será interessante procurar imaginar como a poderíamos situar no tempo e no espaço.

A bomba atômica, com seu raio de ação de 6 a 7 quilômetros de destruição quasi absoluta e com um efeito util sobre uma zona de 20 quilômetros de raio, condiciona a estratégia e a tática. No entanto, os dados gerais subsistem. A Rússia, como a França de Napoleão e a Alemanha de Hitler, desempenhará o papel continental contra o adversário marítimo. Tentará controlar todo o continente europeu e asiático, inclusive suas costas, África do Norte e Ocidental, com Casablanca e Dakar, China, Coreia e Ilhas do Pacífico. Seus adversários tentarão possuir o maior número possível de bases para assegurar os desembarques e permitir o êxito das operações anfíbias combinadas.

Sem a utilização da bomba atômica, os anglo-norte-americanos estarão longe de poder defender a Europa contra um eventual

avanço russo. *A vitória*, disse Napoleão, *pertence aos grandes Batalhões*. Não é possível combater algum moderno com uma desproporção de 1 para 10. A evacuação da Europa deveria efetuar-se coberta por tropas destinadas ao sacrifício, que poderiam ser tropas alemãs reorganizadas. Esta hipótese explicaria muitas coisas que de outro modo não teriam explicação. Esta evacuação seria efetuada: norte, por Hamburgo e Bremen, e no sul, pelo Adriático e Trieste, e seria somente momentânea. A contra-ofensiva americana poderia ser desencadeada graças às bases mantidas na costa. E quais poderiam ser essas bases? A Espanha, protegida pelos Pireneus, Creta, Turquia, África do Norte e Japão.

Já ha algum tempo, os americanos dividiram suas bases em três categorias:

1.º — As permanentes, fortificadas, com guarnição suficiente para fazer frente a um ataque de envergadura. Tais bases são: Kodiak, Hawaii, Guam, Caipán, Bonin, Volcano, Paláu, Ryukyu, Layte, Maniu, no Pacífico; Guantánamo, Porto Rico, Ilhas Virgens, Trinidad, no Atlantico, e por fim a zona do Canal de Panamá.

2.º — As bases para operações limitadas e que deverão servir principalmente para os reconhecimentos aéreos, e que são: Attu, Midway, Truk, certas concessões nas Filipinas, Nova Caledônia francesa, Guadalcanal e as Galápagos que pertencem ao Equador.

3.º — As bases para momentos críticos, que normalmente não possuem guarnição, sendo guarnecidas nos momentos necessários. São: Dutch Harbour, Cantão, Berinudás e a zona do Caribe.

Este sistema de bases é antes de tudo naval, estando intimamente ligado ao sistema inglês. O centro de gravidade deste último passa do Mediterraneo ao Oceano Índico e, pelo coração da África, até o saliente ocidental desse continente em direção à América. O sistema britânico se entrelaça com o americano no Brasil, Cuba e Panamá. A Grã-Bretanha reconheceu que suas forças navais encerradas no Mediterraneo seriam colocadas em cheque pelos foguetes e bombas atômicas, compreendendo que no futuro, terá de contar com as suas forças terrestres e aéreas com bases terrestres, e não somente com as forças navais como tem feito até agora. Foi escolhido o coração equatorial da África para que as bases nêle situadas protejam a artéria Mediterraneo — canal de Suez — Oceano Índico e cubram os interesses anglo-norte-americanos no petróleo do Irak, Iran e Arábia. As duas massas do sistema de defeza são a Kenia e a Nigéria, a este e a oeste, respectivamente, do continente africano, e que se acham ligadas entre si por uma estrada estratégica de 3 mil milhas.

Certamente, na hipótese de um conflito próximo, os Estados Unidos seriam obrigados a estabelecer bases na Islandia e na Groenlandia.

No entanto, os russos não ficaram inativos, tendo ocupado as Kurilas, próximo ao Alaska; Finlândia e Koenigsberg, tendo ainda os olhos fixos nos Dardanelos, Eritreia, Tripolitania e Spitzberg. Ocupam firmemente o leste da Alemanha, ao largo da linha Oder-Neiss, a Corêia do Norte, e todo o cinturão de paizes submetidos à influência soviética, tanto na Europa quanto na Ásia. De fato, a União Soviética compensou a falta de possibilidades do Ultramar, esbalecendo bases nos territórios vizinhos, seja por ocupação militar, seja por colaboração de Governos amigos situados na sua esfera de influência.

Uma vez armadas as bases anglo-norte-americanas, será possível uma ofensiva atômica por via aérea, no entanto será preciso um tempo bastante longo para que tal dispositivo se encontre pronto. Este tempo será mais ou menos longo conforme o grau de surpresa que se desejar, não sendo, porém, em hipótese alguma, inferior a dois meses. Chegado o momento, os anglo-norte-americanos poderiam procurar estabelecer uma barreira de norte a sul, do outro lado do Elba, com aproximadamente 50 quilômetros de comprimento, por meio de bombas atômicas. Os Exércitos russos que se aventurassem para o oeste dessa barreira ficariam isolados de suas bases, e por conseguinte, na impossibilidade de receber reforços e abastecimentos por via terrestre. Contingentes anglo-norte-americanos, apoiados por seus aliados eu-

ropeus, travariam batalha com essas forças, com grandes probabilidades de êxito.

No ponto de vista político, os anglo-saxões enfrentariam o problema de reunir um número suficiente de tropas européias aliadas, o que não seria bastante fácil, desde que certos elementos locais desempenhassem, provavelmente um papel ativo no sentido contrário.

Como poderá ser situado o conflito no tempo ?

Atualmente, só os anglo-saxões dispõem de um número apreciável de bombas atômicas, e para a realização de uma guerra atômica será necessário um número não inferior a mil. Quanto tempo levarão os russos para possuir outro tanto ? Oito ou nove anos parece ser um prazo exagerado. Em igualdade de armas, os Estados Unidos parece que são muito mais vulneráveis que a Rússia, em vista de sua maior concentração. A destruição de Nova Iorque, de Washington, das comportas do Canal de Panamá e da saída da baía de S. Francisco, seriam vezes que neutralizariam por muito tempo a capacidade ofensiva norte-americanos. A segurança dos Estados Unidos desapareceria portanto em 1956, o mais tardar, se não houver um meio de deter os acontecimentos.

Atualmente, as forças americanas se encontram em plena renovação, afim de utilizar ao máximo todos desenvolvimentos modernos da ciência, e não estarão prontas até 1948 possivelmente. Esta data deverá marcar o apogeu militar dos anglo-saxões, se as coisas continuarem como até agora ;

mas, sabe-se que os acontecimentos nunca se sucedem exatamente iguais.

Militarmente falando, se um conflito se desencadear, as coisas se apresentarão de maneira muito distinta conforme as alternativas de estalar antes ou depois de 1949. Na primeira hipótese, anglo-saxões deverão ter bases obrigatoriamente na Espanha, África do Norte, costa sul do Mar Negro, Iran, Ilhas Aleutas, Arquipélago nipônico e talvez também na Coréia. Não haveria nenhum quilômetro quadrado de território russo ou europeu fóra dos ataques americanos, graças aos foguetes e aviões de grande raio de ação

No entanto, se o conflito estalar depois de 1949, os progressos realizados em matéria de foguetes permitirão o abandono dos trampolins espanhol e turco. Atualmente, o raio de ação dos foguetes B 29 S e B 36 S é de 10 mil milhas. Chegando a tal ponto, as plataformas de lançamento estarão situadas na região do lago Tchad, do Sudão, da Saudi Arábia, do Japão, do Alaska, do norte do Canadá e da Groenlandia. Os pontos estratégicos sensíveis serão o Norte do Continente Americano, o centro da África e o Japão.

Depois do exposto, desejamos que os homens compreendam que as guerras não resolvem as dificuldades. A ciência deveria aplicar-se no melhoramento da vida humana e não na sua destruição. Uma guerra a bofetões seria mais humana que uma guerra científica.

Rio, 21 de Março de 1948.

Tiradentes, herói e mártir

Cap. Moacyr Ribeiro Coelho

O culto à memória de nossos maiores, a meditação sobre a mentalidade e a obra de nossos ancestrais, devêra constituir, hoje em dia, mais do que simples demonstração de carinho às tradições e glórias nacionais, um meio de combate à onda de materialismo grosseiro e deliquescência moral que a humanidade atravessa.

E, embora o Brasil se possa orgulhar de ter possuído, no passado, uma pléiade numerosa de autênticos valores humanos, embora seja a nossa história rica em episódios, nenhum fato ou personagem, talvez, melhor incarne o devotamento do homem a um ideal cívico, que o sublime sacrifício do modesto alferes de cavalaria José Joaquim da Silva Xavier, tornado pelo seu valor e pelo seu patriotismo, em um autêntico símbolo da raça, em um dos poderosos esteios morais da nacionalidade.

Na galeria dos heróis brasileiros, o vulto sereno do Tiradentes destaca-se, singularmente, por isso que ele não foi um herói apenas, mas um herói e um mártir.

Como herói ele é o homem de ação, o conjurado resoluto que, arrostando todos os perigos e trabalhos, lança-se à obra ingente da libertação da sua terra e, de corpo e alma, em-

penha-se na grandiosa tarefa; como herói ele é a incarnação do espírito da Pátria nascente, corajoso, leal e forte; como herói ele representa a afirmação vigorosa de que o Brasil atinja a maioridade cívico-patriótica e de que não tardaria a sacudir os grilhões do cativo!

Como herói Tiradentes representa, para a América inteira, uma das suas legítimas glórias, como um dos precursores, que foi, do movimento de libertação; para o próprio universo Tiradentes é um herói, porque bateu-se pelo mais sagrado dos ideais humanos — a liberdade!

Mas para nós, brasileiros, Tiradentes o mártir, excedeu a Tiradentes o herói.

Aquêle trabalhou, sofreu e morreu pela causa da Pátria.

Este, perdida a esperança de dar-lhe a independência, legou à posteridade, pela sua firmeza de ânimo, pela nobreza do seu caráter, pela sua capacidade de sofrimento, uma lição imortal, tôda feita de abnegação e de altruísmo, de perseverança e fé como somente um ser superior o poderia fazer!

Conscientemente ou por prodigiosa inspiração divina, Tiradentes agiu como um verdadeiro predestinado. Não por-

que tenha sido ele o único a derramar o seu sangue em prol do ideal pelo qual lutou.

Não. Mas sim porque ele soube, como talvez nenhum outro ser humano, sublimar o seu sacrifício com o mais nobre e vigoroso exemplo de valor moral e cívico, de nobreza e de dignidade pessoal, que possa registrar a história de um povo.

Para os brasileiros a glória imortal de Tiradentes não está apenas no sacrifício da sua vida! A sua verdadeira e real magnitude está na forma sobre-humana porque ele soube enfrentar todos os perigos, sofrer todos os tormentos, suportar todos os castigos, a prisão, o julgamento, o patíbulo, enfim!

Impassível, confiante na grandesa da causa que simbolisava, Tiradentes iniciou, serenamente, aquela áspera jornada e, superando todos os tormentos e injustiças, o abandono dos próprios companheiros, o repúdio acintoso dos mais covardes, chegou ao termo dos seus padecimentos mais engrandecido e mais digno do que nunca!

Jamais poderemos compreender uma vida, seja ela nobre ou plebéia, brilhante ou obscura, digna ou criminosa, sem que procuremos criar em nosso espírito o ambiente no qual ela se plasmou e existiu.

Muito menos se poderia interpretar a mentalidade do proto-mártir da nossa Independência, cuja vida emerge para a luz da história poucos anos antes de sua morte.

Transportemo-nos, pois, em imaginação, ao remoto passado

de nossa terra e, percorrendo de relance os dois primeiros séculos de sua existência, cheguemos aos fins do século dezoito, para auscultarmos, então, a situação do Brasil daquela época, os anseios, desesperanças, alegrias e martírios que enchiam os corações e os dias de seus filhos.

1.500 — Saltemos, com os portugueses de Pedro Álvares Cabral, na nova terra.

Aquêle bando, sedento de riquezas, nada encontrando para comerciar pois que selvagens semi-nús nada possuíam de valor, lança-se com denôdo ao povoamento e à colonização, desde os primeiros anos auxiliado pelos seus próprios descendentes, já aqui nascidos de mulheres índias.

Meados do século XVII — Encontramos agora o Brasil no apogeu da sua expansão colonizadora. Partindo dos centros populosos da costa, as bandeiras rasgam o interior do país de leste a oeste, de norte a sul, de sul a norte.

Parece incrível que tão escassas populações tenham conseguido levar suas avançadas ao Rio Paraguay, aos pampas gauchos, ao vale Amazônico, transpondo serras, vadeando rios, recuando fronteiras.

Mas que poderoso, que absorvente anelo induz essa pobre gente, desprovida de recursos materiais a lançar-se assim, através a natureza agreste, arrostando privações de toda a sorte, disputando a própria vida às feras e ao gentio aguerrido e bravo?

E a ambição. Essa ambição candente que os aventureiros lusitanos desembarcaram com

as suas bagagens nas praias pacíficas da Terra de Santa Cruz!

A sêde do ouro e da riqueza fácil!

Esse desejo, sonho portentoso dos primeiros colonizadores, passou, como herança atávica, para a massa do sangue dos seus descendentes que, em bandos numerosos, devassam o Continente em busca do famoso Eldorado, vã esperança para tantas gerações de pesquisadores, mas que iria tornar-se, um dia, para gerações mais afortunadas, na mais faustosa das realidades.

Chegamos, assim, aos albores do século dezoito.

O interior brasileiro, largamente palmilhado, apresenta pequenos núcleos populares, balisando os itinerários das entradas. Povoamento efetivo apenas em certos pontos da faixa litorânea, onde uma sociedade agrícola se feiza, em caráter permanente, ao passo que, vasculhando a imensidão do planalto, populações aventureiras, essencialmente pastoris e semi-nômades, erram pelo interior.

Os engenhos de açúcar enxameam no litoral e nos rebordos da serra, desde Pernambuco até o Rio de Janeiro, enquanto que os currais se sucedem pelas vastas pastagens do interlande.

Esse era o ambiente demográfico e econômico do país quando a caprichosa fortuna abre para o Brasil a famosa era do ouro, destinada a modificar o ritmo de vida de suas populações e a própria sorte da, até então, pobre e abandonada Colônia.

Mal se espalha pelo Brasil e pelo Reino, a notícia do descobrimento do ouro altera-se, da noite para o dia, o panorama da vida em ambos os lados do Atlântico; migrações em massa fluem ininterruptamente de Lisboa, do Porto, de Coimbra, bem como das vilas, cidades e dos próprios recôncavos dos sertões brasileiros, numa corrente prodigiosa para a época, fenômeno social somente comparável ao ocorrido, anos mais tarde, na América do Norte quando ali se descobriam as minas de ouro da Califórnia.

Na vertigem de riqueza que de todos se apodera não há perigos que não arrostem, nem dificuldades que não superem as legiões de seres humanos, brancos, pardos, negros e índios, senhores e escravos, os quais, numa completa mistura de homens, mulheres e crianças, tomam o rumo dos selváticos sertões onde o ouro se pode catar à flor da terra.

Embálde o Governo procura impedir o afluxo de gente de toda a ordem aos distritos de mineração. Não há diques capazes de conter essas humanas avalanches.

Os soldados desertam, as lavouras são abandonadas, os senhores de engenhos levam consigo seus escravos, os sacerdotes deixam suas igrejas.

Despovoa-se o litoral, abandonam-se os currais e o comércio mas os vales dos rios enchem-se, cada vez mais, de fiscadores e de batedores.

De um momento para outro o Brasil se transforma na mais rica fonte de ouro do mundo e na mais preciosa possessão da

Corôa Portuguesa, a qual, desde logo, garante para o Tesouro Real a quinta parte do ouro recolhido, bem como todo o diamante de mais de vinte e quatro quilates.

Estamos agora em pleno século dezoito e no coração do Brasil daquele tempo.

Das famosíssimas Minas Gerais, miraculosa Chanaan brasileira, si não se pode dizer que tivessem sido a terra onde corriam leite e mel, pode-se, todavia, afirmar que o ouro ali fluía fácil e abundante.

Desde que em 1.693 Antônio Rodrigues Arzão, natural de Taubaté regressou de uma viagem ao território de Minas de posse de algumas oitavas de ouro que por lá encontrara, três cidades surgiram, como por encanto, em pleno sertão: Vila Rica, Vila Real e Vila Albuquerque, das quais se extraía, na época, a maior quantidade de ouro até então encontrada no mundo, muito mais do que o produzido em todo o resto da América, inclusive México e Perú.

Ao tempo em que o Rio, Buenos Aires e até Nova Iorque não passam de miseráveis aldeias, Vila Rica abriga uma população de cem mil almas!

Mas apesar disso o aspecto da cidade é lamentável.

Além das três igrejas existentes, chamam desde logo a atenção: o Palácio do Governador, a Casa da Fundação e a Cadeia, a trilogia dos elementos decisivos da colonização portuguesa — o governador, a repartição arrecadadora e a prisão.

Em torno desse grupo alinham-se algumas casas de boa aparência: o resto das edificações são míseros casebres de barro e barracões feitos às pressas que abrigam toda uma vasta e cosmopolita população.

O comércio é forte. Mas tudo o que ali se consome vem do Rio ou da Baía, através centenas de quilômetros de picadas abertas na mata e, quando lá chegam, as utilidades valem o seu peso em ouro. E, embora sobre as pedras preciosas e o ouro, em pó e em pepitas, a vida é difícil pela escassez de gêneros alimentícios.

Pior que tudo porém é o estado de ânimo que reina nas minas. O povo vive descontente e "emboaba" é uma palavra maldita.

Já em 1.708 os naturais da terra — paulistas descobridores das minas — abriram luta contra os adventícios, ou seja contra os portugueses que acorriam também para aqueles rincões em busca de riquezas.

E o descontentamento do povo aumenta, cada dia, na proporção em que cresce a espoliação de que é vítima. Realmente, desde que, uns dez anos após o descobrimento das minas, a Corôa ali se instalou oficialmente, nomeando o Governador, levantando a Casa da Fundação e erigindo a Cadeia, os impostos se sucedem de todas as formas e sob os pretextos.

Inicialmente é a arrecadação do "quinto", logo seguida dos "dízimos", dos direitos de entradas, de passagens de rios, dos impostos por batea, dos alfinetes para a rainha, da purificação do ouro, etc.

E em graves penas incorre todo aquêle que intente defraudar o real fisco: perda de todos os bens e degredo por dez anos na África é o que de mais suave pode esperar.

A maligna febre do ouro não enlouquece apenas os colonos. A brilhante Côte Portuguesa perdeu a cabeça e, mesmo sem abandonar Lisboa procura, por tôdas as formas, enriquecer o erário e enriquecer-se cada um.

A Metrópole envolve a Colônia em uma malha de leis destinada a assegurar-lhe a posse de tantas riquezas, não permitindo ao país promover o seu desenvolvimento e progresso.

Assim, não se concede aos brasileiros, em cuja terra o algodão cresce livre e exuberante, o direito à fabricação de quaisquer tecidos; proíbe-se a fabricação de sabão, veda-se a produção de álcool, com o objetivo de forçar, a pêso de ouro, a importação de produtos portugueses.

Em 1.785 um Régio alvará manda destruir, sob penas bárbaras, tôdas as fábricas e teares que existiam não apenas nas Minas, mas em todo o país. O Governador, em Palácio, recusa-se a receber todo aquêle que não se traje de tecidos portugueses.

Da mesma forma que se proíbe o cultivo do arroz, também se proíbe a impressão de livros e jornais.

Nenhum brasileiro pode possuir navio e a nenhum estrangeiro é permitido entrar na zona das minas. Para evitar o contrabando do ouro e das pedras, não se permite a abertura de novas estradas nas

regiões de mineração, nem se admite ali iniciativas agrícolas afim de não desviar braços da cata ao precioso metal.

As consequências dêsse despotismo são fáceis de prever e, mau grado a fabulosa produção aurífera, a Colônia vegeta na pobreza, sendo que, nas regiões das minas, é acabrunhador o pauperismo de seus habitantes.

Enquanto, porém, de bateia em punho, o nacional e seus escravos sucumbem nos vales do Rio das Velhas e seus confluente, e os seus filhos em misérrimas choupanas morrem de moléstia, de frio e até de fome, o turbilhão de ouro, direta ou indiretamente arrecadado, vai empanturrar as arcas do Tesouro Português e levantar, do outro lado do oceano, palácios, conventos e mosteiros.

Caldeado no sofrimento e na injustiça, dia a dia se cava um abismo de ódio entre brasileiros e portugueses, malquerença que explode em 1.720 com a rebelião dos mineiros chefiados por Felipe dos Santos, o qual, "para escarmento dos povos" e vingança da Corôa é atado às caudas de quatro cavalos bravios, arrastado e esquartejado vivo pelas ruas de Vila Rica.

E tal é o empenho que se põe em aterrorizar os mais atrevidos que os pedaços do seu corpo, ainda palpitantes, são atados na praça pública até se terem consumido.

Lenta, secreta, mas irresistivelmente, toma forma, uma consciência nacional.

Paralelamente a estas manifestações de revolta que ex-

plodem em insurreições locais, mais em desagravo às indignidades cometidas pelas autoridades portuguesas e logo por elas abafadas com sanhuda ferocidade, um movimento de outra ordem, mais sério e mais profundo, vai tendo lugar.

Desde muito que as famílias de maiores recursos enviam seus filhos a estudar na Europa e eles de lá regressam imbuídos de ideais mais belos e mais humanos. A revolução Francêsa e a Independência Norte-Americana, sacudindo um jugo muito mais inteligente e suave, foram um exemplo e um incentivo.

Cada brasileiro que regressa do Velho Mundo confronta, envergonhado e compungido, o espetáculo da miséria e da degradação do seu povo, com o fausto e o esbanjamento realizados na Metrópole pela Côrte e pelos potentados lusitanos.

O desgosto de um estende-se ao círculo de seus amigos e a onda de descontentamento toma corpo a cada dia que passa, enquanto que, cegos pela ambição e ganância, os vice-reis governam o país exclusivamente em proveito do fisco, inteiramente alheios ao desenvolvimento da Colônia e bem estar dos seus habitantes.

A idéia da independência desde a metade desse século vem palpitando no coração de grande número de patriotas, alguns dos que deixaram na história o registo de seus nomes. Mas é somente por volta de 1.788, com os movimentos de descontentamento e desagravo que iriam culminar com a Inconfidência Mineira, que se pode caracterizar um espí-

rito de rebelião norteadado por um objetivo político mais do que regional.

O ano de 1.788 abre uma pausa na agitada vida política da Capitania das Minas Gerais.

É uma pausa, senão de esperança, pelo menos de expectativa, aberta entre a partida de um governador e a chegada do outro que o vem substituir. Fôra-se o famigerado Luiz da Cunha Menezes sob cuja administração o povo viveu durante cinco anos oprimido por toda a sorte de vexames e tiranias, em uma série ininterrupta de escândalos e desmandos.

A política odiosa de Cunha Menezes provocara na Capitania uma verdadeira insurreição moral e apenas o temor do castigo poude ir contendo os protestos da população que abominava o tirano.

A chegada do Visconde de Barbacena, fidalgo de sangue, esmorece o ódio que lavra no coração do povo, por natureza não radical, nem revolucionário.

É grande a expectativa em torno do novo governador e os mais otimistas esperam que ele atenda às necessidades do povo.

Bem sabemos que o ouro do planalto Mineiro era ouro de aluvião e que tendo, durante cinquenta anos, fluído às mãos cheias, ia dia a dia escasseando.

Os mineiros sempre mais pobres e mais miseráveis, caminhavam para a ruína certa, enquanto que a Corôa, cada vez mais acostumada ao luxo e à vida regalada, não podendo compreender o fenômeno, nem querendo conformar-se em ver reduzida a sua parte no

tesouro, "inteligentemente" descobre a maneira de não ser prejudicada: em lugar de impostos proporcionais estabelece um padrão fixo para a arrecadação na base, está claro, dos tempos de maior produção. Acontece, porém, que as safras não podendo cobrir os impostos, estes se vão acumulando de ano para ano, atingindo proporções astronômicas, para a época e para o meio arrecadante.

Finalmente, para compelir os "rebeldes" mineiros a entrarem com o ouro que eles não possuíam, o governo instituiu as célebres "derramas", sistema de arrecadação que consistia em um lançamento forçado sobre as câmaras do fisco, as quais eram obrigadas a cobrar, extorsivamente, a quantia derramada, incidindo o gravame sobre toda a população ricos e pobres, senhores e escravos, afim de que a Metrópole não ficasse privada do seu quinhão sobre o trabalho do povo.

É neste ambiente, de terrível expectativa de uma derrama iminente, que Barbacena chega à Vila Rica, toma posse do Governo da Capitania e, alguns dias depois, faz proclamar que executará a fatídica medida.

A indignação que explode nos corações, o ódio que domina os espíritos é tal, do mais humilde ao mais abastado, que ninguém mais duvida — só a revolta!

E a população inteira das Minas volta, então, suas esperanças para três homens de prestígio, três intelectuais de nome, e os quais, pela pena,

tinham combatido o tirano Cunha Menezes.

São três poetas: um déles, velho demais; o outro afogado no lirismo e no romântico devaneio de um amor absorvente; finalmente o terceiro é um pacato chefe de família.

São três inteligências de escola, mas de nenhum se pode dizer que seja um homem de ação.

São homens de grande popularidade e prestígio. Mas são ricos e que jamais sentiram na própria carne a miséria do povo. Sentem-na apenas no espírito bem formado.

São homens de recursos. Mas nadam em felicidade que humanamente lhes custa arriscar numa aventura temerária.

Portugal deve sem dúvida o ter sufocado a Rebelião Mineira à sua infernal política de manter, na mais crassa ignorância, a massa da população colonial.

Como iriam erguer-se contra os poderosos dominadores aqueles míseros sertanejos que não tinham sequer quem os guiasse?

São muito poucos, pouquíssimos, na Colônia, os ilustrados e naquele amargo transe, dos três homens que reúnem prestígio, fortuna e suficiente saber para encabeçar uma rebelião, nenhum possui as necessárias condições de espírito que a tarefa requer.

Mesmo assim, como são idealistas, e lidadores intelectuais que lançaram a semente revolucionária na alma popular, volta-se o povo para eles à procura de um guia, com o mesmo afan com que o naufrago, em

meio à tormenta, procura a direção da costa.

E assim é que a revolta, que andava no coração e no desejo de todos e à qual somente faltava quem se lhe collocasse à frente, encontrou os chefes em Tomaz Antônio Gonzaga, ouvidor de Vila Rica, poeta talentoso, magistrado, amigo e defensor do povo; em Cláudio Manoel da Costa, advogado de nomeada e insigne cultor das letras; em Alvarenga Peixoto, também poeta e advogado, ex-ouvidor do Rio da Mortes e senhor de muitos bens.

A eles juntou-se, pouco depois, Francisco de Paula Freire, Ten-Cel. Comandante do Regimento Dragões, constituindo, dessarte, a ligação destes quatro elementos, a reunião dos mais poderosos recursos da Capitania.

Cláudio, representava a nobreza antiga; Alvarenga, uma legião de escravos, o pobrerio do Rio Verde e todos os mineiros da região; Andrade, os militares que constituíam a mais nobre e poderosa unidade de Vila Rica. Coordenando a todos, Gonzaga, uma figura prestigiosa e popularíssima.

Mas, embora exaltados e radicais na idealização, mostraram-se excessivamente timoratos e indecisos na realização daquilo que tinham planejado, deixando passar o momento e a oportunidade para agir, perdidos em divagações filosóficas e no preparo das leis que deveriam reger os destinos da nova República.

Basearam o momento da eclosão do movimento no aparecimento da ordem para a derrama. Mas tendo o segredo

da conjura caído no domínio público, não tardou que fôsse também conhecido no Palácio do Govêrno e a derrama não veio. E, enquanto esperavam os conjurados o pretexto que os levaria à rua, o sinistro Barbacena, agindo em surdina, aciona os seus esbirros, encoraja os delatores e dissidentes, faz seguir os principais indiciados e os vai prendendo, um depois do outro, sem ostentação nem alarde.

Dêsse modo, a trama que fôra sólida e pujante por alguns dias, após quatro semanas de inatividade de seus chefes está desarticulada e totalmente anulada.

Podemos agora melhor apreciar a personalidade invulgar do Tiradentes, com justiça cognominado o Apóstolo da Independência.

Tôda revolução tem uma alma consubstanciada em um chefe.

Nisso foi diferente a Inconfidência Mineira que, sem ter tido um chefe, na verdadeira acepção da palavra, teve duas espécies de alma: Gonzaga e seus amigos que a inspiraram; Tiradentes que personificou esse ideal, deu vida à conjura e a consagrou definitivamente.

O longo quadro que até agora procuramos pintar era necessário para a boa compreensão da mentalidade do herói cuja memória se reverencia a 21 de Abril.

Nascido nas Minas, Tiradentes foi um fruto desse ambiente social onde dominam a prepotência e a ganância. No entanto ele é liberal e justo,

inteiramente despedido de ambições pessoais.

Sua origem modesta colocou-o desde cedo em contato com as classes desvalidas daquelas populações martirizadas, cujos sofrimentos elevaram os seus pensamentos para o bem comum. Nota-se na vida deste homem singular a preocupação permanente de servir e de ser útil.

Em meio a uma pléiade de brilhantes e versáteis intelectuais que o império das circunstâncias exigem se transformem em homens de ação, a figura estoica e serena de Tiradentes se destaca pela firmeza do caráter, pela decisão inabalável de suas convicções.

É ele a melhor e mais fiel imagem dêsse povo sacrificado e inculco que, sacudido pelas mágicas palavras do intelectual erudito, emerge das trevas em que vive, apaixonado pelo ideal da liberdade e nada mais agora o poderá deter na consecução dêsse objetivo, porque sua rija vontade, forjada no infortúnio, não medirá sacrifícios nem perigos para o alcançar.

Tiradentes é bem a expressão da raça nascente.

Enquanto que Tomaz Antônio Gonzaga, embora filho de família brasileira, abriu os olhos para a vida em um rico berço numa cidade portuguesa; enquanto que Cláudio Manoel da Costa e Alvarenga Peixoto descendem de troncos lusitanos importantes, ele não possui árvore genealógica que o prenda a Portugal e está, por isso, ligado inteira e exclusivamente à terra que lhe serviu de berço.

De seu nascimento somente se conhece que ocorreu na pe-

quena cidade de Pombal, em pleno sertão. É brasileiro, e nada mais do que isso.

É pobre, como pobre é a quase totalidade dos legítimos brasileiros de então.

Mas não é exclusivamente por isso que Tiradentes é o mais brasileiro dos inconfidentes: ao passo que os demais são de pura estirpe lusitana, ele, gerado em alguma miserável choupana do adusto sertão, é portador das características étnicas do nosso formidável caboclo. Traz estereotipadas na serenidade dos gestos e na sobriedade da atitude, as qualidades morais e psicológicas do aborígine brasileiro!

Ele, finalmente, mais do que qualquer um dos outros, tem arraigado no coração o amor à terra, por isso que, ele e mais nenhum, se recusa a aceitar a vida sem liberdade.

E nele, mais do que em nenhum dos outros, que se manifestam a pujança de ânimo e o desassombro do brasileiro, herança atávica do valoroso tronco indígena.

É ele, em suma, o símbolo de uma geração sacrificada, ferozmente impossibilitada de promover o seu próprio desenvolvimento, mas já impregnada das inexcusáveis qualidades de amor à Pátria, bravura e desprendimento que têm sido, através de todos os tempos, o apanágio da nossa gente!

Tudo nos induz a acreditar que, desde longa data, Tiradentes sonhasse com a independência. Pobre e obscuro, porém, quem lhe daria ouvidos?

Eis porque, mal toma corpo a idéia da conspiração em Vila Rica, o ardoroso alferes

deixa-se absorver pela empolgante idéia e se transforma no mais ousado, ativo e dedicado dos conspiradores.

Sófrego, incontido, vendo passar a melhor oportunidade de agir, êle desce de Minas para o Rio e vem, pelo longo caminho afora, aliciando adeptos para a causa sagrada, expandindo afoitamente aquela grande idéia que êle não mais consegue sufocar dentro do peito.

Enervado pela inatividade dos chefes da revolta, Tiradentes vai procurar no Rio de Janeiro novas adesões ao movimento.

Foi, indubitavelmente, a condição modesta do seu nascimento em face da brilhante prosápia dos outros conspiradores, cultos e poderosos, homens viajados e de largo prestígio, que obstou a que êle occupasse na direção e na organização da conjura o lugar que ninguém mais poderia ter preenchido — o de chefe!

Mas os grandes corações, as grandes almas só surgem com toda a pujança de que são capazes quando circunstâncias fortuitas ou a defeccção dos outros valores, lhes exigem a ação.

Abortada a conspiração apenas na adversidade e na desgraça dos conjurados é que se poderá avaliar a grandeza da alma daqueles que se propuseram levar a cabo a portentosa empresa.

Mas desde o momento em que o infortúnio ergue-se como um fantasma diante daquelas pobres criaturas, esmoreceram-se-lhes a coragem e o próprio brío.

Muito pode, no ânimo de fracos seres humanos, o terror da morte, a prisão e os castigos!

Aquêles mesmos homens que se haviam aliado contra um inimigo poderoso, sentindo-lhe agora todo o peso da força, hostilizaram-se mutuamente e reciprocamente se acusam, na esperança, cada qual, de encontrar a salvação própria na perda dos companheiros.

No processo instaurado a delação e a mentira, no louco desejo de cada qual inocentar-se, demonstram como estavam aquelas almas vencidas pelo sofrimento, arrasadas pelo terror!

Tôdas, não!

Um peito há que se destaca naquela tremenda derrocada moral! Um único coração se mostra capaz de conter o ideal sagrado daquela causa esquecida e aviltada — Tiradentes!

Êle o único que assume a inteira responsabilidade dos seus atos e que procura até inocentar os demais.

Êle sozinho a carregar, sereno e altivo, com as acusações de amigos e inimigos, com o repúdio de toda uma geração!

Imaginemos, quando após três anos de reclusão e de tormentos, foi lida aos condenados a sentença real. Não são homens, são quase cadáveres que ali se acham: abatidos, desorientados, nem se atrevem, sequer, a olharem-se de frente porque todos se têm mutuamente acusado.

Todos, não.

Tiradentes entrou na sala dos julgamentos impávido, soberbeiro, dominando tudo.

Não que fôsse arrogante, mas porque era nobre.

Sim, ali, apagada a efêmera nobreza que o nascimento proporciona, surgia a verdadeira nobreza, a nobreza de caráter que dá força na adversidade, ânimo na derrota e serenidade na vitória.

Ele podia fixar a todos com desassombro porque a sua conduta fôra sempre leal e nobre.

Sua nobreza de caráter não o deixou periclitár à beira do abismo da covardia e da derrocada moral.

Perdida a esperança da vitória a sua atitude é uma só: enfrentar a morte com serenidade e desassombro, como vigorosa afirmação da fé no ideal que o inspirava, certo de que a semente fecunda do seu sacrifício iria germinar, um dia, noutros corações e noutras almas.

Eis porque dissemos que Tiradentes foi um herói e um mártir. Sim, porque nem sempre o herói tem a necessária

envergadura moral para ser um mártir e, nem sempre, o mártir consegue ser um herói.

Aquêle bate-se por uma causa, sacrifica-se no ardor da contenda. Este luta por um ideal e o seu sacrifício de sangue, muitas vezes anonimamente derramado, é, não raro, superado pela grandeza do seu sacrifício moral e intelectual.

O primeiro sucumbe na certeza de que o seu gesto será dignificado; o segundo desaparece receoso de não ser compreendido.

Mas não foi em vão, felizmente, o holocausto de Tiradentes e o seu sangue generoso, que a 21 de Abril de 1.792 tingiu de vermelho as ruas da cidade do Rio de Janeiro, foi o banho lustral em que desabrochou a comunidade nacional, se fêz vigoroso o sentimento da soberania brasileira, e constituirá, através dos tempos, o mais sublime exemplo de devotamento e valor moral que regista a nossa história.

VENDA DE LIVROS

Todo o oficial que não tem outra aspiração que as glórias e os espinhos da carreira que com entusiasmo na juventude abraçou, deve procurar manter-se em dia com a sua evolução.

Atrazar-se é viver desambientado; a desambientação traz o desânimo, a descrença...

Mantenha-se em forma lendo a única revista especialmente militar do Brasil e adquirindo os livros particularmente escolhidos editados por esta Cooperativa e os quais ela lhe oferece com todas as facilidades.

Errata do Número 405 da DEFESA NACIONAL, correspondente ao artigo "CONCURSO DE ADMISSÃO À E. E. M.; da autoria do Major Paulo Eneas Ferreira da Silva.

Páginas	Linhas	Onde se lê	leia-se
59	14	orientação	obtenção
60	2	dirigiremos	redigiremos
63	19	D-1	D mais 1
63	24	D-1	D mais 1
63	31	estabelecida	estabilizada
64	38	N. J. PEPIRA	N. do J. PEPIRA
64	38	aventalidades	eventualidades
69	34	atapas	etapas
70	25	inverso	inverso
70	26	racionamos	raciocinamos

NOTA: o calco número 2 distribuído com esse número da Revista, pertence a um outro trabalho, do mesmo autor, intitulado "O DESTACAMENTO DAS ARMAS NA MARCHA PARA O INIMIGO" a sair em número próximo.

DESCOBRIMENTO DO BRASIL

O MITO DO ACASO

(RESUMO)

1.º Ten. DIÓGENES VIEIRA SILVA

(Aluno do C. O. R.)

I — INTRODUÇÃO

Ainda na atualidade muitas dúvidas surgem quanto á intencionalidade ou ao acaso do descobrimento do Brasil, e em inúmeros compêndios escolares encontramos a afirmativa de que Cabral em sua viagem ás Índias, procurando se desviar das calmarias reinantes nas costas da Guiné veio ter ás costas brasileiras trazido pelas correntes marítimas. Julgamos, porém, que em nossos dias, apesar das afirmativas desses organizadores de nossos livros escolares, nenhuma dúvida poderá existir quanto ao propósito deliberado de Cabral ao vir á procura de novas

terras ao ocidente. Reynal, na *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des européens dans les deux Indes* (1775) lança a hipótese do descobrimento do Brasil ter sido méra obra do acaso, e daí para cá tal hipótese tem persistido inacreditavelmente desafiando todos os estudos racionais e científicos procedidos pelos estudiosos dos assuntos históricos. Procuremos estudar algumas das hipóteses do acaso, tentando rebatê-las pelos dados existentes na variada bibliografia sobre o assunto.

II — CORRENTES MARÍTIMAS

Contra tal afirmativa temos os estudos feitos por Zeferino Candido (*Brasil*), Almirante J. J. da Fonseca (*Descobrimento do Brasil*), o engenheiro e oficial da marinha portugueza Baldaque da Silva (*O descobrimento do Brasil por Pedro Alvares Cabral*) e inúmeros outros historiadores notáveis. Verdadeiramente, podemos verificar que a corrente do *Gulf-Stream* surge entre 50º e 30º de longitude ocidental e 65º a 70º de

latitude austral, caminhando então em direção ao sul do Continente Africano, onde se divide em dois braços distintos, um em direção leste, prosseguindo até o Oceano Índico e o outro seguindo ao longo da costa africana, do sul para o norte. Na altura do golfo da Guiné este braço muda de sentido atravessando o Atlantico, atingindo nossas costas aproximadamente na altura do Cabo de S. Roque, onde se subdivide em duas outras cor-

rentes, Norte e Sul. Como demonstra Zeferino Corrêa na sua obra citada, tal corrente não poderia tracionar a armada de Cabral, e caso tal hipótese fôsse possível, ela iria tocar em costas brasileiras, não no ponto atingido, e sim proximamente ao Cabo de S. Roque. O almirante J. J. da Fonseca afirma que Cabral "*avistaria terras orientais ao sul de Pernambuco, se não no norte*", caso tivesse sido arrastado pelas correntes marítimas, bem como Baldaque da Silva, ao concluir pelo propôsido desvio da frota em direção

a oeste com a intenção manifesta de atingir terras da América. Além desses depoimentos, temos também a possibilidade, para os navios da frota, que eram veleiros e de pano latino, de abrir caminho para barlavento, vencendo qualquer destas correntes. (História da Colonização Portuguesa do Brasil — Introdução — Malheiros Dias), o que vence a hipótese de que as correntes marítimas tivessem sido as responsáveis pela casualidade do descobrimento de novas terras pela armada de Cabral.

III — CALMARIAS

Também uma das hipóteses comuns ensinadas ao iniciarmos o estudo da História Pátria, com o fito de justificar a casualidade do descobrimento é a das calmarias.

Para destruir tal afirmativa talvez seja suficiente apenas a carta de Pero Vaz Caminha, na qual não encontramos a menor referência às propaladas calmarias, motivo do desvio da armada para oeste, evitando as proximidades das costas africanas. Pero Vaz Caminha, escrivão da feitoria a ser fundada em Calicut, em sua célebre carta a El-Rei descrevendo a viagem, desde a partida do Tejo a 9 de março de 1500, não faz a mínima referência a tempestades que porventura tenham acossado a esquadra entre Cabo Verde e as costas brasileiras, e nem a calmarias ao afirmar que "*Seguimos nosso caminho per este mar de longo atã terça-feira doitavas de páscoa que foram XX dias dabríl que topamos synaes detera...*" Também não existe a mínima referência a essas contrariedades nem na carta do Mestre João nem na relação do "Piloto Anônimo".

Além disso, devemos ter em conta o tempo relativamente curto em que foi feita a viagem, isto é, 28 dias das ilhas de Cabo Verde ao Brasil, o que patenteia ter sido uma viagem normal, sem incidentes, e relativamente rápida, segundo o testemunho de Ernest Mouché (*Les cotes du Brésil* — Paris, 1864) que afirma "*Pour parcourir cette distance de 800 lieus... beaucoup de navires, encore de nos jours, emploient plus de temps*".

A afirmativa de Raynal e outros historiadores quanto á casualidade de nosso descobrimento pôde ser atribuída á ignorancia dos documentos existentes relatando a viagem, como a carta de Pero Vaz Caminha, publicada pela primeira vez em 1817 por Manoel Aires de Casal, em sua *Chorographia Brasilica ou relação historico-geographica do reino do Brasil composta e dedicada a sua magestade fidelissima por um presbitero secular do gram priorado do Crato*. Essa ignorancia de nossos primeiros historiadores é bastante generalizada, possivelmente por falta de documentos oficiais

em que pudessem obter informações seguras sobre os fatos históricos. Capistrano de Abreu nos seus comentários à *História do Brasil 1501-1627* por Frei Vicente do Salvador, assinala "*São-lhe desconhecidos os documentos originais do período*. Como também podemos observar na afirmativa de

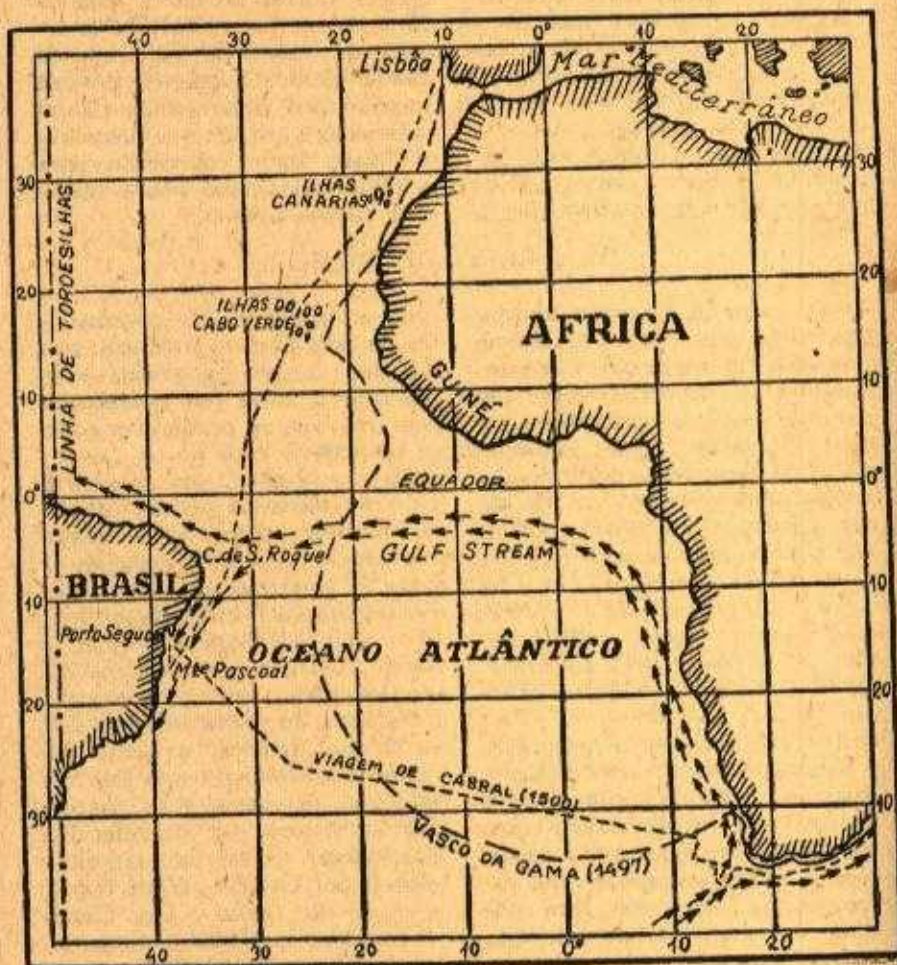
Gaspar Corrêa ao dar a data de 25 de março para a partida da armada de Cabral do Tejo, em *As Lendas da Índia*, pois ele possuía apenas cinco anos quando Cabral comandou a armada que descobriu o Brasil, tendo embarcado para a Índia ainda com pouca idade, onde passou a viver.

IV — ERRO DE RUMO

De todas as hipóteses aventadas, talvez seja esta a mais frágil, pois importa na negativa dos conhecimentos náuticos sempre demonstrados pelos portugueses em suas navegações. Que os conhecimentos científicos de Colombo eram modestíssimos parece não haver mais nenhuma dúvida, depois que Humboldt (*Examen Critique e Cosmos*), H. Harrisse (*The Discovery of North America* — 1892; e *Christophe Colomb* — 1884) Sophus Ruge (*Biographie des Christoph Colombus*). N. Vignaud (*Toscanelli and Columbus*), O. Peschel, e inúmeros outros geógrafos e historiadores provaram a saciedade sua falta de conhecimentos matemáticos, considerando-o como um aventureiro, que impôs condições e exigiu incontáveis honrarias, cargos, lucros, etc., para executar sua viagem tendo sido este o motivo da recusa dos seus serviços pela corte portuguesa. Entre as exigências feitas por Colombo poderemos citar, pela Capitulação de 17 de abril de 1492, o título e cargo hereditários de Almirante de todas as ilhas e continentes do oceano que viesse a descobrir; que ele e seus herdeiros teriam o título e cargo de Vice-Rei e Governador Geral de todas as terras e continentes descobertos, com o direito de propor à Coroa uma lista triplíce para sua es-

colha e nomeação dos governadores de cada ilha ou província; nos distritos de sua jurisdição seria Colombo o único juiz qualificado para resolver as pendências entre os hespanhóis e os povos das regiões descobertas; que possuiria 1/10 de todas as pedras preciosas, metais, especiarias e outras mercadorias depois de deduzido o custo de aquisição, etc. (*História da Colonização Portuguesa do Brasil*). Vignaud chega a afirmar a fraude cometida por Colombo ao se valer, para o descobrimento, da confiança do piloto anônimo falecido na Madeira, na casa de Cristovão Colombo, tendo este ficado com os mapas e as descrições da viagem por ele referida. Mas, apesar de tal fato ter sido relatado por Oviedo. (*História general de las Indias*), Las Casas (*História de las Indias*). Gomara, Acosta, Garcilaso de la Vega, e outros, é colocada em dúvida a autenticidade, não só da narrativa como também da própria existência do piloto anônimo.

Desviamos-nos do assunto principal, porém, com isso, quizemos apenas estabelecer distinção entre o aventureiro genovês e Pedro Álvares Cabral. Comparados com a ignorância científica de Colombo, os conhecimentos científicos de Cabral não podem ser postos em dúvida. A linhagem fidalga de



Cabral reponta a seu terceiro avô Álvaro Gil Cabral, alcaide-mór do castelo da Guarda, nos tempos do Mestre de Avis. Em 1467 ou 1468, nasceu no Castelo de Belmonte, impregnando-se desde criança das tradições da família, tradições marítimas e guerreiras, das quais provavelmente foi um digno continuador, pois apesar de ser considerado *quasi um desconhecido* (História

do Brazil — Vicente Tapajóz) cremos que relevantes serviços de-
vêra ter prestado à Corôa, por ter
sido agraciado por D. Manuel
com o fôro de fidalgo do conselho
real, recebendo ainda o hábito de
Cristo e uma pensão anual (*His-
tória Genealógica da Casa Real*,
tomo II das Provas). Não se co-
nhecem com precisão os serviços
prestados ao Rei, porém, devem

ter sido valiosos, conforme se depreende da carta de 12 de abril de 1497 (Aires de Sá — *Frei Gonzalo Velho*) donde se destaca o seguinte trecho: "...havendo respeito a seus serviços e merecimentos, querendo-lhe fazer graça e mercê...". Pela sua linhagem, pelos favores recebidos da Corôa, e pelo título de almirante, podemos deduzir que Cabral deveria possuir grandes qualidades que o recomendaram aos olhos dos soberanos. Quando mais não fosse, bastaria o fato de receber o comando de uma esquadra composta de treze embarcações, tendo sob suas ordens imediatas como comandantes das náus componentes da frota, navegadores notáveis pelos seus feitos anteriores, como Bartolomeu Bías (dobrára o Cabo da Boa Esperança), Nicoláu Coelho (companheiro de Vasco da Gama). Duarte Pacheco Pereira (o mais categorizado precursor de Cabral) e outros.

Extendemo-nos demais, porém, tivemos apenas o intuito de mostrar a falha em considerarmos tais navegadores capazes de cometer um erro tão crasso em uma rota já percorrida por vários deles anteriormente, tais como Bartolomeu Dias e Nicolau Coelho. Mesmo que se considere como fonte do erro náutico, a variação para leste experimentada pela agulha magnética (variação devida á declinação), compreendida entre 5° e 10° na zona e época em que se encontravam, tal consideração não resiste á crítica, pois que tal variação era conhecida dos navegadores portugueses. Mesmo porque, do Tejo ás Canárias, a agulha já estava sendo afetada dessa varia-

ção, e no entanto não se verificou erro, o mesmo acontecendo na passagem por Cabo Verde feita também com exatidão. Não é admissível que tal erro fôsse se verificar exatamente no trajeto entre Cabo Verde e as costas brasileiras, mesmo porque tão pequena variação de rumo não poderá justificar tão grande desvio para oeste. Baldaque da Silva em sua *Memória* calcula que, passando a frota a oeste de Cabo Verde, e seguindo para o sul desviando-se para o poente pelo meridiano de 30° de Greenwich, seria necessário um erro sistemático para o oeste de 10 milhas diárias, durante 15 dias, para poder dar á frota tão grande desvio em direção ao ocidente. Podemos ainda destruir a hipótese de erro náutico, verificando, como faz o Almirante J. J. da Fonseca, que apôz tocar terras brasileiras, continuou sua viagem para as Índias, passando o cabo africano, "*sem que temporaes, correntezas ou calmarias o fizessem arribar para occidente, uma outra vez...*"

Outra prova de que não foi cometido erro algum de navegação, podemos observar na afirmativa de Antonio Galvão ao se referir ao desvio da rota: "*e indo fóra della toparão signaes de terra por onde o capitão-mór foi em sua busca tantos dias que os da Armada lhe requererão que deixasse aquella porfia, mas ao outro dia virão a costa do Brasil*". Por tal trecho verificamos que os pilotos e outros componentes da frota verificavam o grande desvio que a mesma tinha sofrido e, possivelmente ignorando as instruções a que obedecia o almirante, se preocupavam com tal fato.

V — CONHECIMENTO ANTERIOR DAS TERRAS DESCOBERTAS

Apezar de muitas afirmações de que Vicente Yanez Pinzon, Diego de Lepe (*História Militar do Brasil — Cap. Genserico de Vasconcelos*), Alonso de Hojeda, Alonso Vellez, de Mendoza tenham estado no Brasil anteriormente a Cabral, parece que já se acha sobrejamente provado que tais afir-

mativas carecem de fundamento histórico. Passemos rapidamente uma vista d'olhos sobre esses pretensos precursores de Cabral, para nos determos em seguida mais longamente em Duarte Pacheco, considerado pelo Professor Luciano Pereira da Silva como o verdadeiro precursor do descobridor.

— A. — ALONSO DE HOJEDA :

Francisco Adolfo de Varnhagen em meados do século passado, baseado na descrição que Américo Vespúcio faz de sua segunda navegação (*Lettera de Amerigo Vespucci delle isole nuovamente trovate in quattro suoi viaggi — 1505 ou 1506*), patrocina a pretensão de terem Alonso de Hojeda e Vespúcio, em 1499, avistado o delta do Assú, no Rio Grande do Norte. No entanto eruditos já provaram que tal suposição não é verídica, julgando Navarrete que elle atingiu o Surinam, e Avezac que o rio atingido e onde tentaram desembarcar, foi o Maroni. No processo movido pelo filho de Colombo, Diego Colombo, á corôa de Castella com o fito de reaver os privilégios e vantagens concedidas a seu pai, processo esse que se divide principalmente em duas partes, *Probanzas del fiscal* (interrogatório e depoimento das testemunhas apresentadas pela corôa no processo) e *Probanzas del Almirante* (interrogatório e depoimentos das teste-

munhas apresentadas por Diego Colombo); nesse processo, diziamos nós, Hojeda, chamado á barra das testemunhas, cede a Pinzon a prioridade nos descobrimentos, declarando apenas que já havia *descubierto un pedazo de la misma costa*, não pretendendo assim ter visto o trecho compreendido entre Pária e o Amazonas. Aliás, nem Pinzon na *Lettera* e nem Hojeda no depoimento chegam a se referir ao menos ao Amazonas. Hojeda, interrogado sobre o achado por Pinzon *do rio grande donde hallaron el agua dulce que entraba en la mar*, limita-se a confirmá-lo sem reivindicar para si a prioridade da descoberta. Sobre esse grande rio, falaremos algo ao tratar de Pinzon. O Prof. Duarte Leite (*Os falsos precursores de Alvares Cabral*) chega a conclusão de que Hojeda ao atingir o *rio de la posision*, e o *rio de holgança* (da possessão e da folgança) nada mais fez que atingir alguns dos braços do delta do Orinoco.

— B. — VICENTE YANEZ PINZON :

A viagem de Pinzon ao continente americano, julgada como aquella em que foi descoberto o *Maranon* ou Amazonas, é mencionada em três documentos ofi-

ciais. O primeiro é a previsão régia datada de 5 de dezembro de 1500, referida a uma questão movida a Pinzon por mercadores que lhe haviam vendido fiado merca-

dórias que seriam pagas com lucros da expedição, lucros esses que Pinzon não pôde obter, por ter regressado apenas com poucos escravos e alguns quintais de pau-brasil. O segundo documento, citado por Navarrete (*Coleccion de las viages y descubrimientos que hicieron por mar los espanoles desde fines del siglo XV*) é a carta executória a favor de Pinzon, passada em 21 de junho de 1501. O terceiro documento, citado por Caetano da Silva (*L'Oyapoc et l'Amazonie*), e datado de 5 de setembro de 1501, é aquele em que encontramos referências ao *mar dulce* com las islas que estan a la bocca del dicho rio que se nombra Marina tubaro. Por este último documento, e pelas descrições da via-

gem efetuada por Pinzon em 1499 feitas por Pedro Martir em sua *Décadas*, é o capitão castelhano considerado como o primeiro descobridor do Amazonas, afirmativa esta apoiada por Navarrete. No entanto o Prof. Duarte Leite, ao estudar "Os falsos precursores de Alvares Cabral", na História da Colonização Portuguesa do Brasil, obra que provavelmente esgotou as fontes de consulta relativas à epopéia do nosso descobrimento, após estudar exaustivamente todos os documentos relativos às pro-paladas viagens de Pinzon, com argumentação irretorquível, conclue pela afirmativa de que *S. Maria del mar dulce* se refere ao rio Orinoco e não ao Amazonas.

— C. — DIEGO DE LEPE :

Mencionado primeiramente por Las Casas, que provavelmente obteve suas informações sobre Diego de Lepe no processo de Diego Colombo. O Prof. Duarte Leite (op. cit.) conclui pela confirmação de ter sido Diego de Lepe o descobridor do Amazonas, porém, somente por volta do ano de 1503,

refutando assim com argumentação irresponsível as considerações dos que davam a Diego de Lepe a primazia no descobrimento do Brasil, tendo Las Casas forjado sua narrativa com dados obtidos em um imperfeito extrato das *Problazas*.

— D. — ALONSO VELLEZ DE MENDOZA :

Quanto a este foi arvorado em descobridor do Brasil por declarações de um piloto que prestava depoimento sobre um fato ocorrido já ha anos e Munoz, baseado nessas declarações do piloto Juan Rodriguez Serrão, dá a Vellez a

paternidade do descobrimento. No entanto, o Prof. Duarte Leite, na obra citada refuta completamente tais afirmativas, concluindo que o pseudo-descobridor nem pisou terras americanas até o primeiro semestre de 1500.

VI — O PRECURSOR DE CABRAL

O mais categorizado de todos os pretendentes ao título de precursor de Cabral, e possivelmente o único que merece tal título é Duarte Pacheco Pereira, sábio português e grande soldado. Cavaleiro da casa do rei D. João II,

por ocasião do falecimento desse rei em 1495, continuou a prestar seus inestimáveis serviços a D. Manuel, tendo este monarca o enviado às terras brasileiras em reconhecimento. Assinou o Tratado de Tordezilhas em 7 de junho de

1494, como testemunha. No seu livro *Esmeraldo de situ orbis*, refere-se claramente às terras brasileiras, declarando que viera ter a essas terras por ordem de D. Manuel conforme se depreende do trecho seguinte, transcrito pelo Prof. Luciano Pereira da Silva, no seu trabalho sobre *Duarte Pacheco Pereira*, publicado na História da Colonização Portuguesa do Brasil, onde pudemos colher a maioria das informações sobre o assunto:

"...como no terceiro ano de vosso reinado do ano de Nosso Senhor de mil quatrocentos e noventa e oito, *donde nos vossa Alteza mandou descobrir a parte ocidental, passando além a grandeza do mar Oceano*, onde é achada e navegada uma tam grande terra firme, com muitas e grandes ilhas adjacentes a ela, que se estende a setenta graus de latitude da linha equinocial contra o polo ártico e, posto que seja assaz fóra, é grandemente povoada, e do mesmo círculo equinocial torna outra vez e vai além em vinte e oito graus e meio de latitude contra o polo antártico, e tanto se dilata sua grandeza e corre com muita longura, que de uma parte nem de outra não foi visto nem sabido o fim e cabo dela, pelo qual, segundo a ordem que leva, é certo que vai em circuito por toda a redondeza — assim que temos sabido que — das praias e costa do mar destes Reinos de Portugal e do promontório de Finisterra e de qualquer outro lugar da

Europa e d'África e d'Ásia atravessando além todo o Oceano directamente a occidente, ou a loeste segundo ordem de marinharia, por trinta e seis graus de longura, que serão seiscentas e quarenta e oito léguas de caminho, contando a desoitto léguas por grau, e ha lugares algum tanto mais longe — é achada esta terra, navegada pelos navios de vossa Alteza e, por vosso mandado e licença, os dos vossos vassallos e naturais; e indo por esta costa sobredita, do mesmo círculo equinocial em diante, por vinte e oito graus de latitude contra o polo artártico, é achado nela muito e fino brasil com outras muitas cousas de que os navios nestes Reinos vem grandemente carregados".

No capítulo 11º do segundo livro do *Esmeraldo de situ orbis*, Duarte Pacheco novamente se refere às terras brasileiras:

"...e as outras gentes que jazem além de mar Oceano ao occidente, que tem o grau do sol por igual com os negros da dita Guiné, são pardos quasi brancos, e estas são as gentes que habitam na terra do brasil..."

Como vemos, não ha como fugir e não aceitar informações tão seguras sobre as terras brasileiras. O Prof. Luciano Pereira no trabalho referido reproduz em facsimile a página manuscrita do *Esmeraldo*, estudando a fundo o assunto, exgotando-o praticamente.

VII — CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como vimos já se encontra suficientemente provada a intenção

de descobrimento do Brasil, não só pela falta de argumen-

tos que justifiquem o acaso, como também pelo anterior conhecimento pelos monarcas portugueses da existência das terras brasileiras, acrescido de indicações positivas do fim que Cabral tinha em vista ao desviar sua armada da rota normal.

Portugal adotava por ocasião dos descobrimentos uma política de mistério relativamente aos progressos das construções navais, dos projéto e das viagens, talvez motivada pela rivalidade existente entre as duas nações (Portugal e Espanha) que disputavam a primazia nos progressos náuticos. Tal política de mistério é evidenciada em inúmeros decretos idênticos ao de 13 de novembro de 1504 que *ordena o segredo da cartografia*, e é justificada pela falta do potencial humano necessário á garantia de domínio tão vasto, levando o Infante D. Pedro, em 1437, a afirmar, em conselho presidido pelo rei, afim de deliberar sobre a expedição a Tanger: *Mas, posto caso que passasseis e tomasseis Tanger, Alcacer, Arzilla, queria, Senhor, saber que lhe farieis, porque povoar dellas um regno tam despovoado e tam minguido de gente, como é este vosso, he impossivel*". Para tal, lembremo-nos que Portugal tinha naquela época apenas 1.800.000 habitantes e possuía um dos mais vastos impérios coloniais do mundo.

A rivalidade sempre existente entre os dois paizes levára o Vaticano, árbitro das disputas entre nações naquela época, a estabelecer quais as terras descobertas e a descobrir que pertenciam a cada um dos povos.

Pelo Breve de 3 de maio de 1493, tôdas as terras descobertas

e a descobrir pertenceriam á côrte espanhola (*omnes insulas et terras firmes inventas et invenientas, detectas et detegendas versus occidentem et meridiem...*), porém, tal resolução é modificada pelo Breve do dia imediato (C. Malheiros Dias — Introdução á História da Colonização Portuguesa), que limita as concessões hespanholas apenas ás terras descobertas e a descobrir, situadas a poente de uma linha meridiana traçada a 100 léguas ao sul e a oeste dos Açores e Cabo Verde (*...de los Azores y Cabo Verde centum leñeis versus occidentem et meridiem...*). Tinha assim. Alexandre VI, em 4 de maio de 1493 dividido o mundo desconhecido entre os dois paizes. D. João II, no entanto, não se conforma com a partilha francamente favorável á Espanha, e, por intermédio de Pero Dias e Rui de Pina propõe aos Reis Católicos que a divisão seja feita não pelo meridiano referido, e sim por um paralelo que passasse pelas Canárias, ficando ao sul o domínio português e ao norte o domínio castelhano.

Tal proposta, que seria completamente favorável a Portugal não é aceita pelos soberanos hespanhóis, sendo mais tarde no entanto assinado entre as duas corôas o tratado que ficou conhecido como Tratado de Tordesilhas (7 de junho de 1494) e no qual o meridiano estaria situado, não a 100 léguas e sim a 370 léguas a oeste das Ilhas de Cabo Verde. Neste tratado estipulava-se que, dentro de 10 mēses o meridiano referido deveria ser demarcado *in-loco*, por duas ou quatro caravelas tripuladas por pessoal dos dois paizes contratantes. No en-

tanto, dada a dificuldade de efetuar tal demarcação sem o conhecimento prévio de terra firme dentro do limite das 370 léguas, segundo a Carta dos Reis Católicos de 7 de maio de 1495, ficou estabelecido que se esperasse alguma descoberta no meridiano em causa, afim de se proceder á demarcação. A partir desse momento o segredo desejado pelos monarcas portugueses já se torna mais difícil de guardar, não só por terem as demarches levadas a efeito demonstrado á sociedade o conhecimento de terras naquela região, como também pelo fato de terem os Reis Católicos ordenado, impondo punições aos que infringissem tais disposições, que em tôdas as cartas de navegação, fôsse traçado o meridiano divisório, afim de que os navegadores portugueses e espanhóis tivessem conhecimento de até onde poderiam estender suas viagens. Os monarcas portugueses, com tôda certeza ordenaram viagens de reconhecimento ás terras que futuramente lhes pertenceriam. Temos nesse caso a viagem de Duarte Pacheco, feita em segredo, porém mais tarde revelada pelo autor nas páginas do *Esmeraldo de situ orbis*. E é esse mesmo Duarte Pacheco quem em 9 de março de 1500 parte de Lisboa na armada de Pedro Álvares Cabral, possivelmente com a incumbência de indicar a rota a seguir para o descobrimento oficial da terra "*muito conveniente e necessária para a navegação da Índia*", segundo carta de D. Manuel aos Reis Católicos, escrita em 29 de julho de 1501. O próprio interesse de Portugal em obter concessões favoráveis no Tratado de Tordesilhas é uma prova cabal do conhecimento das terras ociden-

tais, ou ao menos da existência das mesmas, pois não seria lógico reivindicar o que não existisse. Posteriormente a viagem de Duarte Pacheco serviria como reconhecimento. No entanto, ainda existem suposições de que também Cabral estivera anteriormente no Brasil, conforme pode ser depreendido do trecho da carta escrita em 1501 por D. Manuel, notificando aos Reis de Castela, o descobrimento: "*O dito meu capitão... chegou a hua terra que novamente descobryu a que pos nome santa cruz*". Quanto ao conhecimento que D. Manuel tinha da terra descoberta, caso não bastassem os documentos referidos, existiria ainda a carta de Mestre João, escrita no mesmo dia que a de Pero Vaz Caminha, e na qual êle diz: "*Quanto, Senhor, al sytyo desta tierra, mande Vossa Alteza traer un mapamundj que tyene Pero Vaaz Bisagudo, e por ay podrra ver Vossa Alteza el sytyo desta tierra...*"

Quanto ás afirmativas de que Cabral não cumpriu ordens dos monarcas, tanto que caiu no olvido ao regressar de sua viagem, cremos que tal fato possivelmente não foi motivado pelo descobrimento oficial das terras brasileiras, e sim por ter desobedecido instruções do monarca. Tendo o rei ordenado que ao chegar a Calicut deveria ir se avistar com o Samorim apenas com dez ou quinze homens, deixando tôdas as náus inclusive a sua com um capitão; tendo recebido ordens tão expressas, Cabral, no seu desejo de grandeza, desobedece ás ordens e, segundo o piloto da relação anônima, vai a terra passar dois ou três dias levando consigo seus oficiais, criados, e tôda a prata que havia nas náus, qual se fôsse um

príncipe. Posteriormente sua prudência extrema o leva a aparentar covardia, ao evitar o combate com a armada do rei de Calicut que o havia seguido até Cochim. Provavelmente tais fatos fizeram com que caísse no desagrado do rei, tendo mais tarde Afonso de Albuquerque por ele intercedido junto ao soberano conforme carta publicada nas *Cartas de Afonso de Albuquerque*, e transcrita pelo Dr. Jayme Cortesão no seu trabalho "A Expedição de Cabral" da "História da Colonização Portuguesa do Brasil". Regressando da expedição à Índia,

foi designado para o comando de nova armada que partiu em 1502, sendo depois destituído por motivos até hoje discutidos. Segundo se depreende de Castanheda (...tendo dado a capitania mór dela a Pedralvares Cabral lha tirou por alguns justos respeito.) possivelmente o monarca tinha razões para proceder de tal modo. No entanto, certamente razões mesquinhas e intrigas de invejosos, como sempre acontece em todos os tempos, motivaram o esquecimento em que caiu o descobridor do Brasil.

VIII — CONCLUSÃO

Podemos concluir finalmente que à vista dos documentos existentes e dos estudos feitos pelos historiadores, nenhuma dúvida poderá mais existir quanto à evidente intencionalidade do descobrimento de nosso país. Julgar tal fato como obra meramente da sorte, será relegar a um plano secundário o valor incontestável da pequena nação lusitana, será menosprezar os valorosos cientistas que impulsionando e desenvolvendo a ciência náutica permitiram que se tornasse conhecida a outra metade do planeta, com a orientação das náus nas trinta e duas direções da rosa dos ventos por intermédio da agulha magnética; será diminuir os heróis que tombaram, na Ásia e África mantendo império quasi lendário, e no Brasil contribuindo para a formação da nacionalidade que manteve intacto um vasto território impedindo que nações outras o retinhassem. Como muito acertadamente afirma o Dr. Malheiros Dias na Introdução à História da Colonização Portuguesa do Brasil, se não fôsse "a transplanta-

ção do nacionalismo tradicional português, o Brasil não existiria". Verdadeiramente, teríamos o território brasileiro transformado em colônias francesa (França Antártica), inglesa e holandesa (Nova Holanda). Se a conservação de nosso território, a devemos aos nossos antepassados que souberam defendê-lo com seu próprio sangue, teremos também de convir que não menor é nossa dívida de honra para com aqueles primeiros e humildes colonizadores que tomaram a Colônia como uma nova Pátria, defendendo-a, desenvolvendo-a e preparando sua futura emancipação. O Brasil não deve sua existência ao acaso e sim ao trabalho, dedicação e sacrifício de seus filhos que atravessaram o Atlântico para, afrontando todos os riscos e dificuldades, povoar e colonizar um território inhóspito, transformando-o no Colosso que até hoje permanece intacto, e assim permanecerá enquanto mantivermos acesa a tocha que iluminou os passos heróicos dos nossos antepassados.

Rio, 7—março—1948.

A MESOPOTÂMIA ARGENTINA

Capitão **MOACYR RIBEIRO COELHO**

Os dois milhões e oitocentos mil km. quadrados do território Argentino compreendem três grandes regiões naturais: as planícies, que se desdobram no centro e a leste; as montanhas, que se elevam ao oeste, estreita faixa que corre no sentido norte-sul, esquelizada pela Cordilheira dos Andes e os planaltos Patagônicos, gigantescos degraus que se debruçam no Atlântico e constituem o sul do País.

A mesopotâmia constitui uma das quatro sub-regiões em que pode ser dividida a grande região natural das planícies e está compreendida entre os rios Paraná e Uruguai, perfazendo uma área de 200.000 km. quadrados que abarca os territórios da Gobernacion de Misiones e das províncias de Corrientes e entre Rios.

Topograficamente a região não apresenta um aspecto uniforme, podendo-se nela distinguir as "mesetas" de Misiones, as lagunas e esteros de Corrientes, as coxilhas, vales e planícies existentes ao sul daquela província de Entre Rios e finalmente, o delta do Paraná.

Militarmente a mesopotâmia Argentina se caracteriza pela sua fisionomia hidrográfica de grande valor, visto como além dos dois grandes rios que ela contém, conta com uma vasta área coberta por esteros e lagunas que condicionam as operações militares.

Acresce notar ainda que o regime de chuvas, mais frequente no outono porém permanente todo o ano e que alcança a precipitação anual de 2.000 milímetros no território de Misiones e de 1.000 a 1.400 nas províncias de Entre Rios e Corrientes, é de molde a modificar profundamente as condições médias do terreno, transformando-o, por ocasião das grandes chuvas, em um obstáculo importante.

O território mesopotâmico pode ser assim analisado:

1. — *O território de Misiones.* O apêndice missioneiro se caracteriza, topograficamente, pelas elevações que apresenta entre as quais se destacam as Serras de Vitória, Misiones e Iman. Estas elevações, que não ultrapassam a altura de 700 metros, são os restos de uma meseta desgastada pela erosão dos rios. O clima é quente e húmido, e as chuvas, si bem que perdurem durante todo o ano, são mais frequentes no outono. A precipitação anual alcança aí 2.000 milímetros, sendo esta a região mais chuvosa da Argentina e conseqüentemente uma zona coberta por selva densa de características tropicais.

O trânsito fóra das estradas, em consequência da vegetação, é sómente possível através de picadas.

A densidade de povoamento no território não vai além de 5 habi-

tantes por quilômetros quadrado; ha grande percentagem de emigrantes, sobre tudo ao longo da fronteira com o Brasil e com o Paraguai, sendo em grande número os brasileiros que atravessam o Rio Uruguai para trabalhar na Argentina.

O Puerto Faquinelí, localidade nascente, fronteira ao porto Brasileiro denominado García, retirou esse nome de um comerciante brasileiro; Faquinelí, que ha pouco naturalisou-se cidadão argentino.

A falta de estradas e as precárias condições de vida e de comércio na fronteira Gaúcha, estão estimulando a emigração de famílias inteiras de agricultores patrios para a outra margem do Uruguai.

As localidades existentes no território de Misiones são poucas e se acham situadas:

Na costa do Paraná — Posadas, Capital com cerca de 25.000 habitantes; Puerto Aguirre, na confluência dos rios Paraná e Iguassú, ponto terminal da "Ruta" n.º 12 e Porto inicial da navegação do Salto das Sete Quedas.

No interior — Apótoles, liga-se a Garruchos por uma estrada macadamizada de 41 quilômetros; encontra-se sobre a "Ruta" 14 que liga Buenos Ayres a Barracon; Concepcion, pequeno empório madeireiro e agrícola ligado ao passo do Santo Izidro por uma estrada macadamizada; Oberá, pequena localidade sobre a "Ruta" 14.

Na costa do Rio Uruguai — Convém assinalar o Puerto de San Javier, localidade muito frequentada na época de contrabando de pneus.

2. — *Provincias de Corrientes.* O território desta provincia

se caracteriza pelas lagunas e esteros que ocupam dois terços de sua área e dão á região NW, da Mesopotamia o aspecto característico de banhados entremeados por faixas de terra firme, cobertas por abundante vegetação.

Ao sul da Provincia, o solo se eleva um pouco para formar o planalto de Mercedes — Curuzú — Quatiá, única região onde o divisor dos Rios Paraná-Uruguai se destaca nitidamente desde que abandona o território de Misiones.

A partir daquele planalto uma extensa lombada se acentua na direção de SE. e ao longo dela corre a via férrea que vem da cidade de Paraná; do mesmo planalto se irradiam duas ramificações de elevações de escassa altitude e que correm nas direções de Posadas e de Corrientes, mal emergindo na região dos banhados. Pela primeira, que foi a trilha seguida pelas tropas aliadas durante a guerra do Paraguai, corre a ferrovia Curuzu-Quatiá-Mercedes-Corrientes, em quanto que pela segunda, corre a "Ruta" 14 paralelamente ao Uruguai e dele afastada de uma centena de quilômetros.

Finalmente, limitando o vale do Uruguai, alinha-se uma série de coxilhas de pequena altitude sobre o ramal ferroviário que margina o rio.

A temperatura em Corrientes é bastante elevada, sobre tudo ao Norte sendo porém as chuvas menos frequentes que no território de Misiones (1.000 milímetros anuais). Importa notar que, sendo o terreno impermeável e não existindo escoamento para as águas, os efeitos da chuva se fazem sentir de maneira rápida e persistente.

Quanto ao revestimento do solo, á medida que, a partir do Norte as chuvas se tornam menos abundantes, as selvas Misioneras vão cedendo lugar a bosques isolados e á vegetação ciliar característica dos cursos d'água. E, embora em algumas zonas encontrem-se árvores como o cedro, o quebracho, o pau rosa, etc., predominam nas áreas alagadiças os bosques que se estendem ao longo dos cursos d'água, ao Sul da província, são formados por árvores com pequeno porte e copa ampla (espinilho, algarrobo, vários tipos de palmeira).

Na parte Sul da província, e na sua faixa W, que margina o rio Uruguai, predominam as coxilhas, recobertas de boas pastagens e salpicadas de bosques pequenos. Tal é o aspecto das regiões de S. Thomé, Alvear, Mercedes e Curuzu-Quatiá.

A população da Província de Corrientes, antes do último censo, o qual acusou um acréscimo de 4.000.0000 de habitantes para a nação, era de 505.000 indivíduos.

Assim, se o crescimento demográfico desta província foi idêntico ao crescimento geral do paiz, Corrientes deve contar atualmente com uma população de 650 a 700 mil habitantes.

Á semelhança dos demais territórios mesopotâmicos, encontram-se ao longo do Paraná as principais cidades; Corrientes, Capital da Província, com cerca de 50.000 habitantes; Goya e Esquina com 15 a 25.000.

No interior temos: Mercedes, nó rodoviário dos mais importantes. É uma cidade de cerca de 18.000 habitantes; Curuzu-Quatiá, nó ferroviário que ligá por terra as cidades de Corrientes e

Posadas e as põe em comunicação com Buenos Ayres e portos fluviais do Uruguai; possui cerca de 20.000 habitantes e dispõe de grandes fazendas de criação, principalmente equinos.

Na costa do Uruguai devemos assinalar a localidade de Monte Caseros com cerca de 15.000 habitantes; Alvear, pequena localidade que vive a expensas do comércio brasileiro canalizado por Itaqui; finalmente Santo Thomé, situada á montante de São Borja, cidade de cerca de 20.000 habitantes.

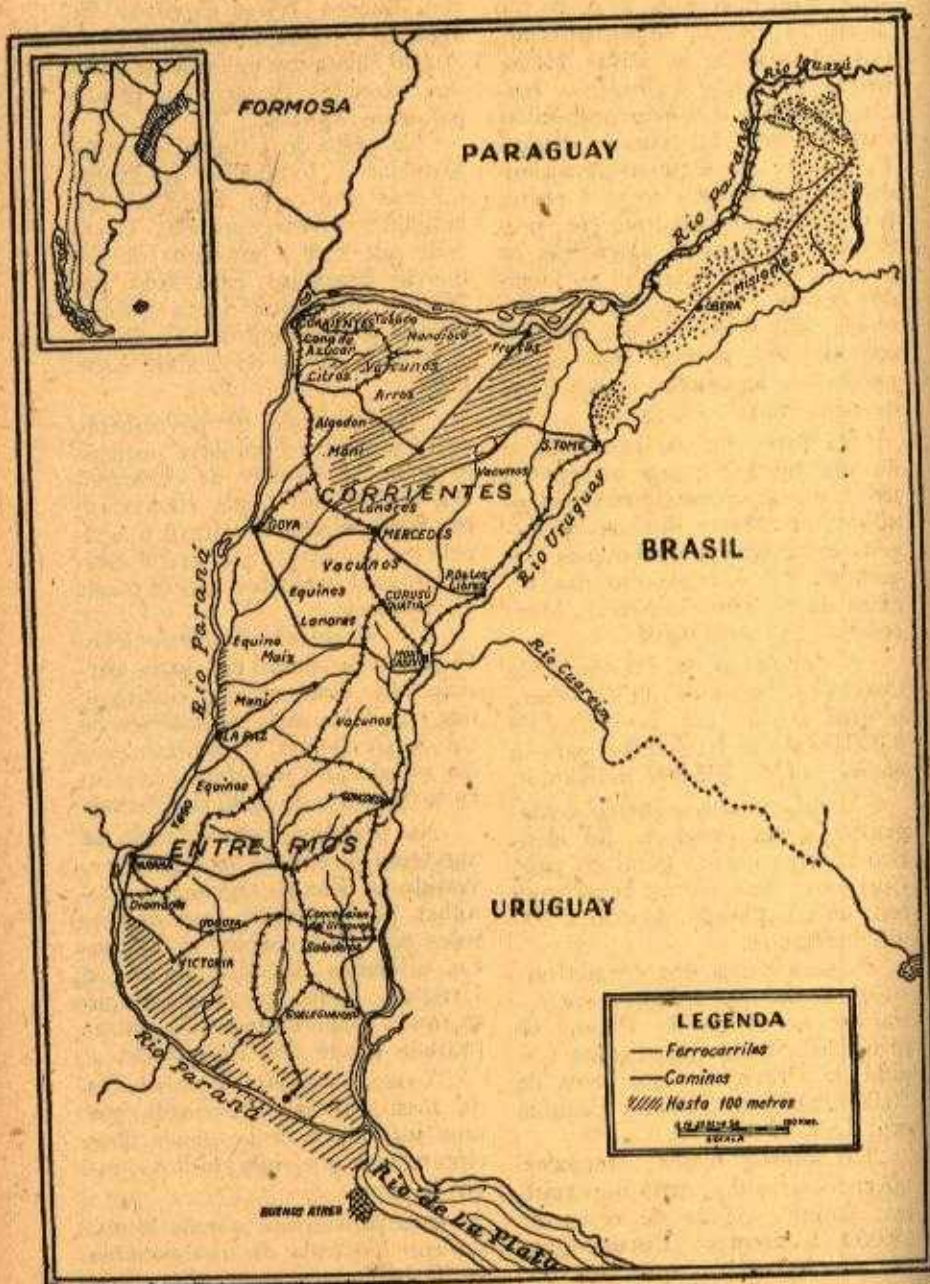
A densidade de povoamento desta província é também pequena avultando o número de estrangeiros muitos dos quais comerciantes Sírios vindos do Brasil e agricultores gaúchos que teem emigrado para trabalhar nos arrozais Correntinos.

3. — *Província de Entre Rios.*
O território desta província participa de duas regiões distintas: das coxilhas, vales e planícies do sul de Corrientes e que teem início no planalto de Mercedes, Curuzu-Quatiá e do delta do Paraná.

Na primeira região o solo se apresenta levemente ondulado, revestido de boas pastagens, e as coxilhas são separadas por amplos vales por onde correm os inúmeros afluentes dos rios Paraná e Uruguai. Estas coxilhas, mesmo as mais importantes, não ultrapassam a cota dos 100 metros.

A região do delta, a mais baixa da mesopotamia, é formada por uma infinidade de pequenas ilhas circundadas por rios, riachos, braços e canais.

Esta província é a mais densamente povoada da mesopotamia — 10 habitantes por quilômetros quadrado — e a sua população to-



tal deve oscilar atualmente por 1.000.000 de habitantes.

Suas cidades mais importantes são:

No Rio Paraná — A Capital, Paraná, com cerca de 75.000 habitantes. Diamante e La Paz si-

tuadas a cerca de 600 quilômetros á montante da cidade de Paraná. No interior temos: Federal e Vilaguay nós importantes rodo-ferroviários; Gualaguay, nó rodo-ferroviário que se liga a Buenos Ayres e aos portos fluviais dos dois rios.

VIAS DE COMUNICAÇÕES

1 — *Ferrovias*. As condições topográficas do território favoreceram grandemente o desenvolvimento das comunicações terrestres.

As ferrovias argentinas lançadas em ação centípetas a partir de Buenos Ayres e que ascendem a um total de 43.000 quilômetros, ou sejam 40% de tôdas as ferrovias Sul Americanas, contam na mesopotâmia com o Ferro Carril Nordeste Argentino que liga a Capital Federal a Posadas costeando o Rio Uruguai até Santo Thomé e rumando dali diretamente para o Norte e com o Ferro Carril de Entre Rios que une a cidade do Paraná a Concepcion Del Uruguai e, por meio de diversos ramaes, põe em comunicação entre si vários pontos de Entre Rios.

O Ferro Carril Nordeste Argentino crusa o Rio Paraná em dois pontos por meio de ferri-boats: em Posadas e em Corrientes.

Para se ter uma idéia do rendimento deste serviço, citaremos aqui os seguintes dados médios sobre os ferri-boats em Posadas:

Quando o rio está abaixo do nível normal, o ferri-boats transporta em cada viagem, 6 vagões de carga ou 2 de passageiros; a travessia demora 20 minutos e o carregamento de cada vagão demora 15 minutos.

Quando o rio está em regime normal, o ferri-boats leva 8 vagões de carga ou 4 de passageiros, a travessia demora 10 minutos e 15 minutos é o tempo de carregamento de cada vagão.

Em Posadas existem normalmente dois ferri-boats em funcionamento.

A rede ferroviária da mesopotâmia apresenta uma precária orientação estratégica por isso que, em caso de guerra, será praticamente inoperante todo o trecho que costeia o Rio Uruguai, até Santo Thomé, pelo menos em quanto as operações se processarem na fronteira.

Face á fronteira Brasileira são importantes: o nó ferroviário de Curuzu-Quatiá que recebe o movimento ferroviário vindo do sul; a estação de Corrientes que põe em comunicação com a nossa fronteira os recursos trazidos até aí pela via fluvial; a Estação de Posadas, importante nó de comunicações fluvio-rodo-ferroviário e que põe em comunicação com a nossa fronteira os recursos trazidos até ali pela via fluvial, seja do Paraguai seja da Argentina, bem como os recursos trazidos do interior do Paraguai pela via férrea que liga Assuncion a Encarnacion e cujas pontas de trilhos empalman com o Ferro Carril Nordeste Argentino por meio dos ferri-boats já referidos.

Na provincia de Entre Rios as linhas férreas seguem normalmente as coxilhas para evitar a construção de obras d'arte sobre os inúmeros cursos d'agua existentes.

2. — *Rodovias*. Dos 70.000 quilômetros de estradas perfeitamente conservadas e construídas de que dispõe a República Argentina, boa porção se encontra na faixa mesopotâmica, por onde transitam as seguintes estradas denominadas: "rutas":

"Ruta" n.º 12 que de Buenos Ayres vai a Guleguaichú-Corrientes-Posadas — e Puerto Aguirre, na foz do rio Iguassú.

"Ruta" n.º 14 sai de Guleguaichú — Curuzu-Quatiá para Barracon, localidade fronteira a Dionisio Cerqueira, passando por Mercedes, Apóstolo e Oberá.

"Ruta" n.º 120 — liga Goya a Paso de Los Libres, passando em Mercedes.

"Ruta" n.º 126 — liga Esquina, no Rio Paraná a Paso de Los Libres, passando por Curuzu-Quatiá e Bompland.

"Ruta" n.º 110 — liga Posadas, a San Javier, ao Norte da Barra do Ijuí, passando por São José.

"Ruta" n.º 106 — liga Santana ao Porto de San Javier, passando por Leandro Alem e Fraga.

"Ruta" n.º 105 — liga Puerto Tibaji a Alba Posse, povoado fronteiro ao nosso porto Mauá passando por Campo Grande. As características das estradas acima referidas são as seguintes: piso de terra batida, perfeitamente consolidado dispondo de obras d'arte para 20 toneladas, sendo que em vários trechos se apresentam macadamizadas; permitem dupla

circulação e podem ser consideradas em tempo seco como estradas de 1.ª classe. Em tempo de chuva o rendimento decai sensivelmente nos trechos cuja chapa de rodagem é de terra batida.

Independente destas estradas existem muitos outros caminhos vicinaes, cujas condições técnicas são inferiores.

3. — *Vias Fluviais*. O Rio Paraná representa a via de comunicação mais importante da Mesopotamia, sobre tudo no trecho inferior, devido á sua largura e profundidade. Pelo seu extenso curso navegável chegam a Buenos Ayres os produtos agro-pecuários de uma grande parte da Mesopotamia, embarcados em numerosos portos, tais como Diamante, Paraná, La Paz, Esquina, Goya, Empedrado, Corrientes, Posadas, e muitos outros de menor importancia. Pode-se fazer uma idéa do importante papel militar que deverá desempenhar o Rio Paraná em caso de guerra, estudando-se a importancia do movimento e da tonelagem que por ele transita normalmente, do Prata ao longinquo Porto Mendes, pequeno porto erivateiro da Cia. Mate Laranjeira, perdido no Alto Paraná, em plena lindé Paraguaio-Matogrossense.

Este Rio, desde que livra os saltos das Sete Quedas, vê surgir em suas águas as embarcações de bandeira Argentina, que levam até as raias de Mato Grosso, através os núcleos de populações paraguaio-brasileiras que demoram ás suas margens, a influência do comércio, da língua e da cultura de uma nação estrangeira cujo território terminou cem quilômetros ao Sul.

A navegação, á montante de Porto Mendes, é sómente possí-

vel a canoas até às proximidades dos saltos das Sete Quedas. Entre aquele pórtio e o de Posadas a navegação é perigosa e mesmo assim praticável apenas a pequenos vapores de 1,80 ms. de calado, no máximo.

Três Cias. de navegação Argentinas monopolizam o transporte do produto dos ervais paraguaio-matogrossenses e mantêm uma circulação bastante ativa, movimentando 4 vapores que realizam 12 viagens mensalmente.

Abaixo de Puerto Aguirre já começam a aparecer luxuosos vapores em que viajam turistas que se destinam às Cataratas do Iguassú e que vêm aumentar o ritmo da navegação fluvial, alternando com os pequenos barcos ervateiros, barcas e jangadas.

O Pórtio de Posadas assinala um novo marco para as atividades de navegação como ponto terminal que é de uma das linhas da mais poderosa Cia. Argentina de Navegação de Cabotagem — a empresa Mihanovich.

Deste pórtio em diante o rio aumenta em volume e profundidade e se converte na via navegável mais importante da vizinha República, permitindo acolher em seus numerosos portos barcos de grande calado.

Apesar da largura e profundidade do rio, a navegação dos grandes barcos deve ser dirigida por "práticos" em virtude dos numerosos bancos de areias e ilhas existentes.

Suas margens são cobertas de vegetação sobretudo no trecho compreendido entre Puerto Aguirre e Esquina. Na última parte de seu curso, o Paraná se divide em quatro braços grandes e pequenos (Paraná-Guassú, Paraná-Mirim, Paraná de Las Palmas, etc.) formadores do Delta.

O Uruguai em seu curso inferior, é a outra grande via de navegação argentina e onde trabalha uma frota ativa de vapores de regular calado podendo chegar até Concepcion Del Uruguai os navios de grande porte e os médios até Concórdia.

Os Saltos Chico e Grande, existentes ao N. Concórdia, interrompem a navegação, retomada posteriormente mas apenas por lancha a gasolina e pequenas embarcações de fundo chato, até a ponta dos Garruchos.

Quando as águas baixam, a navegação fica interrompida nas cachoeiras do Butuí, entre Itaqui e São Borja.

EMPRESA DE TRANSPORTES MINAS GERAIS Ltda.

RIO: Rua Beneditinos, 20 - 23-1970 — SÃO PAULO: Rua Hipódromo, 1465 - 9-1111
B. HORIZONTE: Rua Arapé, 115 - 2-7347 — NITERÓI: Trav. Luiz Paulino, 29 - 2-1355
SANTOS: Rua Visconde do Rio Branco, 12 - 6-535 (PROV.)

A MAIS INHÓSPITA REGIÃO DA TERRA

Um extraordinário espírito de aventuras tem levado um punhado de homens ao mais desolado recanto do globo.

LUIZ TABAJARA

Em 1772 deixam as costas inglesas duas naus de sugestivos nomes: "Resolução" e "Aventura". Comandava-as Jayme Cook, o tipo mais completo de navegador e geógrafo, celebrizado por suas notáveis explorações do Pacífico e do Índico. Pela primeira vez dois navios levantavam ferros com destino à mais terrível região da Terra — a Antártica — de cuja existência, grandemente discutida então, Cook resolveu certificar-se. Somente um navio já havia cruzado o círculo polar antártico. Comandado pelo holandês Dirk Geeritz, o "Bas Novas", perdido do resto da esquadra, atingiu em 1599 os 64.º de latitude sul, depois de atravessar o estreito de Magalhães. As terras e mares antárticos tiveram de esperar três séculos mais que as regiões árticas para receber a visita do primeiro homem — Jayme Cook, acompanhado de seus valentes marujos. Da segunda viagem feita a essas paragens voltou o ilustre navegador com a notícia que abalaria a Europa: o Continente Austral existia realmente! Muitas vezes ainda posta em dúvida, esta verdade persistiu afinal depois de numerosas explorações. Ao contrário do Ártico, mar pro-

fundo ladeado de grandes massas de terra, o Antártico é um vasto continente, ainda hoje quase inteiramente desconhecido, talvez uma vez e meia maior que a Europa, mas do qual não se limitaram ainda com pequena precisão senão pouco mais de setecentos mil quilômetros quadrados. Expedições levadas a efeito pelos Estados Unidos, França e Inglaterra, quase simultaneamente, no meado do século XIX mostram logo que essas longínquas paragens, as mais terríveis do globo, são de todo inhóspitas e desertas.

Em todo o século XIX, dos diversos recantos do mundo navegadores, cientistas, geógrafos e astrônomos aprestam-se para conhecer o Sul remoto. Seus navios, em nome da ciência, arrostam a inclemência do tempo, esgueiram-se entre perigosos "icebergs", blocos de geleiras que se destacam até o mar. Estudiosos da física — Gerlache entre eles, a bordo do "Bélgica", nome também do seu país — suportando o frio intenso efetuam curiosas observações e realizam importantes estudos magnéticos. Durante a ventania inclemente o ar se carrega de eletricidade, as partes metálicas dos instrumentos

produzem choques quando tocados e da ponta dos dedos dos exploradores se desprendem feixes de luz na obscuridade.

O continente do gelo oferece curiosa singularidade. A menos de 15° do polo, Jayme Ross, depois de avançar mais de 300 quilômetros através de "icebergs" de tamanho nunca visto no Ártico, encontrou surpreso um vulcão ativo, lançando vapor e gás sulfuroso a 600 metros de altura. Batizou-o Erebus, e a um vizinho, Terror, nomes de seus navios. Próximo do cimo, o Erebus, o vulcão mais meridional do mundo, apresenta a temperatura de dez graus abaixo de zero, que os exploradores austrais consideraram relativamente "agradável". Porque mesmo no verão, quando o sol está constantemente no horizonte, é raro que a temperatura dessas regiões se eleve acima do ponto de congelção.

Ninguém melhor que Amudsen, afeito ao clima gelado do Ártico, onde passara três anos, poderia estabelecer uma comparação entre as duas regiões polares. O norueguês zarpa no pequeno "Fram", dobra o cabo Horn, extremo sul da América, e após uma longa viagem no Pacífico Oriental, passa além da Terra de Eduardo VII e ancora na Barreira Grande, cerca de quatro mil quilômetros ao sul da Nova Zelândia. O "pôrto" é um recanto tenebroso, onde não há vestígio de terra, não há elemento estável. Amudsen desembarca e instala-se no gelo, correndo o risco de vê-lo derreter-se sob a ação do calor da água e do ar, ou desprender-se numa ilha flutuan-

te. Determina que seu navio volte para Buenos Aires, de onde só regressará um ano depois. Com seus companheiros acena em despedida daquêles que voltam à civilização, e quando o "Fram" desaparece atrás das pequenas ilhas, Ronald Amudsen somente contempla em torno de si a alvura da paisagem de gelo. Afeito embora às condições do Ártico, jamais supusera encontrar desolação igual. Ao norte da Groelândia os exploradores depa-raram com o boi almiscarado, o lobo, o urso polar, a lebre da região e a maravilhosa rapôsa ártica. Porém aqui não há fauna terrestre — apenas habitam as planícies os pinguins, estranhas aves sem asas, que nadam assombrosamente. No mar, próximo às costas, as focas, os lobos do mar, as baleias e os gigantes elefantes marinhos, que medem às vezes sete metros de comprimento, são quase os únicos animais existentes. Falta um — a baleia "mortífera", o mais feroz e esfaimado animal oceânico.

Belo quadro, promissores sinais se apresentavam a êles! Como abrigo, a cabana rústica, imprópria aos rigores do frio, que atinge a sessenta graus abaixo de zero. Diante de si, um longo inverno de seis meses, e mais alguns outros até chegar o degelo de Janeiro.

Um dia finalmente os homens ultimam os preparativos. Os vigorosos cães groelandeses são atrelados aos trenós carregados de víveres, instrumentos e agasalhos. A um sinal de Amudsen a expedição põe-se em marcha. Por planícies infindáveis, nos planaltos que

formam o continente mais alto da Terra, os noruegueses percorrem 56 dias de viagem. De longe em longe são deixados viveres assinalando o caminho. Às vezes os trenós são desatrelados e os exploradores transportam montanhas de 3000 metros, comparáveis aos Alpes Suíços. A paisagem é sempre igual — geleiras extensas que cegam pela claridade e confundem pela monotonia. Mas a 14 de Dezembro de 1911, depois de fazer suas últimas observações, no Planalto do Rei Haakon VII, como o denominara, Ronald Amudsen reúne em torno de si os companheiros de expedição e anuncia ter atingido o Polo Sul da Terra! Sob o vento inclemente daquelas regiões êrmas os homens fazem uma prece de agradecimento a Deus, por ter-lhes permitido atingir tal glória, e seu chefe fixa no solo a bandeira norueguesa e o estandarte do "Fram". Um mês depois encontram-nos ainda tremulando Scott e seus companheiros, componentes da infelizmente expedição que não conseguiu sair com vida da Antártica.

Não é porém somente nas proximidades do polo que o clima é rigoroso. A Geórgia do Sul, aos 54° de latitude, na Dependência das Falkland, território hoje em disputa entre a Inglaterra e a Argentina, está à mesma distância da linha equatorial que as grandes cidades de Manchester, na Inglaterra, e Hamburgo, na Alemanha. Ambas as cidades estão incluídas entre as quinze mais populosas da Europa. Na Geórgia as condições de vida são precaríssimas; não existe um

só arbusto, somente um capim de folhas ásperas e uma planta rasteira como o musgo das pedras representam o reino vegetal. No hemisfério norte só se encontra desolação assim a uns 20° do polo. A Terra do Fogo, habitada por miseráveis selvagens, tem a mesma latitude da Irlanda, aquecida beneficentemente pelo Gulf Stream. Apesar de seu nome impressionante — "Iceland" — a Irlanda apresenta um clima moderado, raramente cai neve, não há rigoroso inverno. A diferença é surpreendente: na Terra do Fogo a bruma é constante, as chuvas torrenciais, os ventos terríveis.

Hoje, como ontem, as nações apresentam suas reivindicações sobre parte dessa região deserta. Navios de guerra argentinos, chilenos e ingleses se cruzam nos mares gélidos e guarnições de sacrifícios são ocupadas por pequenos destacamentos. A Antártica americana — de que fazem parte as ilhas de Sandwich, Orcadas e Shetland e as terras de Joinville, Luiz Felipe, Alexandre I e Pedro I, além de extensa zona polar, — é reclamada por potências européias sob a base de que lhes cabe a prioridade de exploração. Os países americanos alegam em sua defesa a proximidade geográfica. As remotas ilhas podem vir a ser empregadas, e algumas já o são, como excelentes bases estratégicas. Há esperanças de que se ocultem riquezas sob o solo totalmente desconhecido da Antártica. Que segredos nos revelará o futuro sobre a região mais inhóspita da Terra?

O atual Período de Recrutas face aos problemas de Instrução

1.º Ten. LÉLIO BENNETT FACÓ

"A Defesa Nacional" há várias décadas tem sido o arauto de nossas aspirações no que diz respeito a modificações, idéias, sugestões, etc. referentes ao problema de Instrução no Corpo de Tropa. E, mais uma vez ela se bate por uma modificação oportuna, agora referente ao Calendário de Instrução, que reputamos urgente: a necessidade de ser aumentado o atual período de recrutas.

O artigo "Duração do período de recrutas", de Junho de 1947, representa, pela maneira que é exposto, um argumento mais do que convincente para pleitear junto ao Estado Maior do Exército a urgente necessidade de ser introduzido no futuro R. P. I. Q. T. um Período de Recrutas mais amplo, para que as necessidades materiais com que lutamos para a Instrução fossem vencidas em parte pelo aumento do tempo de Instrução no Período onde se recebe o cidadão para se fazer dele um soldado.

Tôdavia, julgamos oportuno dar o nosso testemunho e atender ao apêlo feito no citado artigo de "A Defesa Nacional", escrevendo o nosso argumento, fruto único de uma pouca ex-

periência durante alguns anos consecutivos de Instrução em Corpo de Tropa.

O atual R. P. I. Q. T. prevê a duração do 1.º Período de Instrução em 4 meses e, fixa o objetivo: "tornar os recrutas e as unidades elementares (G. C., grupo, peça, etc.) mobilizáveis, isto é, dar aos homens a *instrução suficiente* para, devidamente *enquadrados*, *poderem entrar em campanha* e, tornar as unidades elementares aptas para enquadrar reservistas e fazer campanha". (n.º 37).

Considera ainda nosso regulamento básico de Instrução que o recruta é mobilizável "quando sua instrução lhe permite prestar *reais serviços na guerra*, tanto enquadrado como isolado". (n.º 39).

Para não nos extendermos, basta examinarmos os dois ns. citados do R. P. I. Q. T., para sentirmos que a nossa missão no 1.º Período não é apenas apresentar uma centena de recrutas instruídos dentro de nossas possibilidades para fazer o Exame de Recrutas mas *sim preparar os homens para a guerra*. É portanto, fundamental e de grande responsabilidade o 1.º Período de Ins-

trução! Então, será possível com os nossos atuais meios em instrutores, auxiliares, etc. e com as nossas dificuldades normais em material *preparar em 4 meses homens para guerra?*

Creio, que talvez pudéssemos com tôdas as dificuldades que lutamos, colocar em 4 meses homens em condições de prestar reais serviços na guerra. Porque, se de um lado o homem que incorporamos todos os anos é normalmente analfabeto, de uma maneira geral ele é disciplinado o que faz com que diminua muito sua deficiência intelectual, facilitando assim a boa marcha da instrução que com a continuidade e sendo bem ministrada ele forçosamente assimilará e apresentará resultados bastantes satisfatórios em todos os ramos de Instrução.

Mas, quando falamos em 4 meses, nos referimos a um Período de 4 *meses de instrução realmente* e não 4 meses de calendário com a única finalidade da instrução ser amarrada no tempo.

Por isso, seria necessário na nossa opinião, que o n.º 36 do R. P. I. Q. T. fôsse obedecido religiosamente, isto é *"sob nenhum pretexto os recrutas poderão ser desviados da instrução no Período de recrutas"*.

Todos sabemos, que aquêl preceito regulamentar é praticamente impossível ser obedecido dentro das atuais condições do Serviço Militar face às necessidades de um Quartel. Pois ocorrem-nos logo as seguintes perguntas: que pessoal dará o serviço interno e externo? com que elementos contará

o Quartel para manter em condições de funcionar eficientemente suas dependências? (isto é, Invernadas, carpintaria, correaria, etc.).

Somente nós que lidamos diretamente com os recrutas sabemos o n.º de homens chamados para o serviço, o n.º de serviços de guarnição dados por semana pela Sub-Unidade, o n.º de empregados requisitados pelo Regimento.

Somente nós, do escalão subalterno estamos em condições de dizer *porque* o mínimo de homens na instrução é tão reduzido, causando sérios prejuízos à marcha da instrução em qualquer fase!

Antes de terminar, apresentamos o exemplo prático da frequência à Instrução em uma sub-unidade de cavalaria durante o 1.º Período de Recrutas de 1947.

A sub-unidade em questão é um Esquadrão de Fuzileiros (de um R. C. hipo) composto de 105 recrutas, cujos diferentes motivos de falta à instrução (Guarnição, domingos e feriados, homens baixados ou em observação, homens de serviço) foram controlados rigorosamente. Em seguida somamos os tempos de instrução realmente ministrados a cada recruta e obtivemos o seguinte resultado:

- 50% dos recrutas... tiveram 35 a 45 dias reais de instrução;
- 25% dos recrutas... tiveram 25 a 35 dias reais de instrução;
- 25% dos recrutas... tiveram menos de 25 dias reais de instrução;

o que corresponde a uma frequência média de 32,5 dias para cada recruta!

Como vemos é alarmante o resultado, mas é de fato o resultado de frequência real à Instrução obtida todos os anos julgo eu, pelo menos nas Unidades de Cavalaria — hoje com seus efetivos reduzidos.

É bem verdade, que durante o Período de Recrutas a sub-unidade em questão ficou praticamente 22 dias ausente da Instrução de Recrutas, devido a missão que recebeu: marchar para Uruguaiana para tomar parte nas festividades da Inauguração da Ponte Internacional, que embora não deixando de ser Instrução sob o aspecto geral, não constitui em rigor Instrução de 1.º Período.

Em compensação este ano não faltou forragem, o que é normal todos os anos, sendo portanto recuperado aquele tempo perdido.

Agora, para terminar diremos que aqueles mesmos recru-

tas com 25 a 45 dias reais de instrução submeteram-se no decorrer do 1.º Período a Inspeção e Exames de fim de Período saindo-se satisfatoriamente.

Mas, sem pretender ser pessimista, estaria aquela sub-unidade em 4 rápidos meses de instrução apta a desempenhar qualquer função real na guerra? (n.º 39 R. P. I. Q. T.).

Só o futuro poderá dizer, pois a guerra é de imprevistos.

Mas, ficou mais uma vez demonstrado na última guerra que abalou o mundo, que só um exército *preparado para a guerra* poderá cumprir sua missão.

E é pensando nessa Cavalaria de cobertura de Fronteira que almejamos os melhoramentos em todos os ramos da Instrução para que amanhã, se for preciso, possamos cumprir com o nosso dever, pois talvez não tenhamos tempo de improvisar um Verdun!

"A primeira qualidade de um chefe é o caráter: é a virtude essencial, a que pode, em rigor, suprir a deficiência de todas as demais. A segunda, é a imaginação, cujo papel se tem desconhecido muito: é ela que descobre a solução que o caráter realiza. Vem, em seguida, o conhecimento das nações e dos homens — e, enfim, a inteligência, demasiadamente preconizada antes da guerra. Mas é a inteligência sob a forma muito especial do bom senso militar, que resolve da melhor maneira os problemas táticos, ao passo que a inteligência filosófica deve exercer-se essencialmente nos domínios da estratégia e da organização.

Essas qualidades tão diversas só se desenvolvem integralmente aos influxos de uma cultura geral sólida, baseada, antes de tudo, no conhecimento da história — geral e militar, — da geografia geral e militar — e da topografia aplicada. (General CLÉMENT GRANDCOURT.

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. Mário 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. Carnaúba	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.

OS FUNDAMENTOS DA RAÇA

Aula inaugural da Escola de Cadetes de Pôrto Alegre, proferida
pelo Snr. Cmt. Cel. Rinaldo Camara.

Em seu clássico "Discurso sobre História Universal", Bossuet analisa à luz do providencialismo histórico, como Deus orienta o destino dos povos, preparando efeitos nas causas mais remotas, dirigindo acontecimentos de imensas e longínquas repercursões, traçando às nações, como aos indivíduos marcada vocação.

E aí está a história de Portugal como sugestiva ilustração desse acerto.

Foi sem dúvida, com a idéia preconcebida de dilatar a fé e o Império, que as caravelas, no período dos grandes descobrimentos se aventuraram "pelo mar longo e tenebroso, até 28° 5' de latitude contra o Polo Antártico" e "Entre gente remota edificaram novo reino que tanto sublimaram". Ainda há pouco Pio XII, em documento de alta transcendência, recordando a nobre destinação histórica do povo português indagava:

"Donde veio a Portugal a força de abarcar o domínio de tantas plagas na África e na Ásia e entendê-lo ainda, às terras longínquas da América? Donde, senão daquela ardente

fé do povo lusitano, e da sabedoria cristã de seus governantes, que fizeram de Portugal, um instrumento dócil nas mãos da Providência"?

Combater os inimigos da fé cristã e dilatá-la pelo orbe — eis a vocação histórica do povo português, razão de ser de sua grandeza e autonomia. Quando a fé declina, quando o apostolado esmorece, quando o poder temporal paraliza a atividade missionária, então, toda aquela primavera que floria nas mais belas expressões do sentimento religioso e patriótico, fenece, se estiola, acarretando o período da decadência.

De duas formas cumpriu Portugal sua excelsa missão, defendendo a liberdade da fé no Continente, ao bater-se contra os Mouros e confiando ao zelo da Igreja a catequese de imensas regiões desconhecidas, sempre

"Em perigos e guerras esforçados
Mais do que prometia a força humana".

Numa palavra, o sentido transcendente da Pátria de Nuno Álvares e Camões encerra-se na defesa da cristandade

européia e na sua multiplicação noutros mundos.

Como resultante desta milagrosa irradiação, aí está esse Brasil imenso, vinculado à mãe pátria, pelos encantos da mesma língua, pela comunhão da mesma fé, pelos mesmos ideais de cultura e apostolado.

Assim, a colonização do Brasil processou-se sob o signo da cruz e da espada. As caravelas guerreiras do descobrimento surgiram na baía de Pôrto Seguro, ostentando em seu panejamento branco a cruz cantonada de Malta.

Trouxeram monges e soldados, os senhores feudais das Capitanias, que desbravaram a ferro e fogo o mistério da selva bruta e lançaram os fundamentos da sociedade nova, catequisando almas.

Entre a cruz e a espada se desenrolou a magnífica epopéia dos governos gerais e a defesa heróica do litoral, marcadas pelo ruído das armas e pelo místico cantochão das ladinhas.

Sob o influxo da cruz e da espada foram elaboradas a nossa organização política e administrativa, a expansão para N. e para o W., a definição territorial, as manifestações do nosso espírito de autonomia, as grandes reformas sociais e políticas, as guerras externas, a consolidação do regime, enfim toda a nossa evolução histórica.

Ao espírito imortal da Lusitânia — misto de bravura e piedade, de cavalaria e apostolado, de heróico arrebatamento e delicado sentimentalismo, devemos os melhores atributos de nosso caráter; aquela consci-

ência dos valores morais e afetivos, as características psicológicas de abnegação e de bondade, de energia e delicadeza, de bravura e cavalheirismo.

Ao Portugal cristão devemos esses traços marcantes que definem a nossa mentalidade.

Nada vejo, afirmou certa vez Batista Pereira, o filho espiritual de Ruy, nada vejo de fixo e estável no espírito do Brasil, senão o fundo ancestral de sua formação católica. A chama que o ilumina, resistindo às rajadas de todos os quadrantes, é ainda a luz irresistível que os missionários da idade heróica, enviados de Portugal, acenderam "*ad-eternum*", nos corações de nossos maiores.

Oliveira Viana, o imortal autor da "Populações Meridionais", registrou com muita penetração, a influência decisiva da alma peninsular sobre a nossa formação psicológica. Herança de família lusa, observa ele, a família fazendeira tal como nos aparece no século IV, é realmente a mais bela escola de educação moral do nosso povo. Mas não só entre a aristocracia rural, até mesmo entre esses desherdados matutos, acrescenta, há certos sentimentos de verdadeira significação medievalmente cavalheiresca.

Quatro características, aponta o nosso grande sociólogo, como constitutivas do mais genuíno florão da nossa nobreza territorial: a fidelidade à palavra dada, a probidade, a respeitabilidade e a independência moral. Essas qualidades, pelo menos as duas primeiras, existem, mais ou me-

nos, difusas por toda a nossa população rural.

O fio de barba da tradição popular valia tanto quanto o documento mais autêntico. Os seus atos não precisavam para o pontual desempenho a raza e o sinal dos tabeliães. Mais do que a fiança das leis, o pundonor fazendeiro lhes garantia o desencargo em dia e hora aprasados. Todos esses predi-cados buscam, sem dúvida, sua origem nas tradições genuinamente cristãs, da raça de que provimos. E os nossos grandes senhores rurais não deslustraram os seus antepassados. É que essas personalidades nitidamente vincadas traziam nas veias fortes herança de bravura, de intrepidez e de audácia.

Os primitivos colonizadores lusos representam a porção mais eugênica de raça, acrescenta Oliveira Viana, porque por uma lei de antropologia social só emigram os caracteres fortes, ricos de coragem, de imaginação e vontade. Na sua espantosa energia e fortaleza moral, o caudilho bandeirante, por exemplo, bem demonstra que poderosas foram essas reservas de energia acumuladas nos primeiros séculos. Como na idade média a seleção se faz na sociedade colonial dos II e III séculos, pela bravura, pelo valor e pela virtude. Homens de cabedais opulentos, esses chefes são também homens em que se enfeixam as melhores qualidades de caráter.

"Ce que fait la supériorité historique d'une race, já afirmou o grande Lapouge, c'est moins l'intelligence que le caractère".

De integridade moral perfeita, lembram pela lealdade e pela probidade os lusos do tempo de D. João de Castro e de Egas Moniz, daquele Egas fiel, imortalizado nestas estrofes:

"Vendo Egas que ficava
[fementido

O que dêle Castela não
[cuidava

Determina de dar a doce
[vida

A trôco da palavra mal
[cumprida".

Descendendo das flores da nobreza peninsular para aqui transplantadas, medalham-se todos pelo tipo medieval de cavaleiro cheio de pundonor e hombridade. No meio da corrupção colonial eles guardam as belas qualidades peninsulares, o espírito cavalheiresco, o culto da honra, o amor das aventuras e sobretudo, "aquela portuguêsã alta excelência, de lealdade feita e obediência", a que se refere Camões e que fê-lo sempre inspirado exclamar:

"Cres tu se este nosso
[ajuntamento

De soldados não fôra hu-
[sitano

Que durara êle tanto obe-
[diente

Porventura, a seu Rei e a
[seu Regente?!"

Seu coração é alto, grande e animoso, seu juízo grosseiro e mal limado, mas de um metal muito puro — são robustos, fortes, sádios e capazes de sofrer os mais intoleráveis trabalhos, como argutamente observou o erudito Capistrano.

São os nossos Melchior Moreira, os Gabriel Soares, os

Bartolomeu Bueno, os Pais Leme, os Matias Cardoso, os Antônio Raposo, os Borba Gato e tantíssimos outros "homens da calidade", nos quais, na linguagem pitoresca de cronista, El Rei "muito podia confiar em sua fidelidade, prudência e capacidade" e cuja divisa continuava a ser ainda: "Pela Ley, polo Rey e pola Grey". Em verdade:

"Oh grã fidelidade portu-
[guêsa
De vassalo que a tanto se
[obrigava!"]

Tais são as características dos nossos troncos seculares, tais as nossas próprias características.

Mas, ninguém até o presente mais fielmente personificou essa mentalidade, a um tempo mística e cavalleiresca, que a figura ímpar de Nun'Alvares, o monge-soldado, aquêlo forte Nuno:

"Que com palavras mais
[duras que elegantes
A mão na espada, irado e
[não facundo
Ameaçava a terra, o mar
[e o mundo"]

A figura do Condestável domina tôda a história portuguesa.

Foi um puro e um bravo. Arrebatado pelos sonhos da cavalaria, criança ainda, era armado cavaleiro na Côrte de Leonor Teles, cujo acidentado interregno antecedeu a dinastia de Aviz.

Como Galaz e os cavaleiros da Távola Redonda, não ponde conter o pranto quando lhe cingiram o cinto e banharam dá-

gua benta a espada, batendo com ela três vezes os golpes sagrados sôbre o elmo — "Deus te faça bom cavaleiro".

Que simbólica era a sua espada! Num lado estava esculpida a cruz e a legenda: "Excelsus super omnes gentes, Dominus". No outro, a cruz floreteada dos Álvares Pereira, e o santo nome de Maria.

Com imensa ternura o cavaleiro a estreita contra o peito, lembrando-se de suas leituras prediletas que lhe recordavam talvez, as palavras do rei Artur: "Sabei, que essa espada tão formosa e tão limpa será um dia tôda tinta de sangue quente e vermelho e aquêlo que a manejar fará maravilhas".

As maravilhas revelaram-se de logo, com a invasão castelhana.

Era então o futuro condestável um jovem de 24 anos, franzino, pálido, de rosto oval, iluminado por dois grandes olhos azuis. Mais parecia um asceta que um guerreiro. Sua fisionomia era um misto de expressão angelical e de energia, reflexos da pureza de sua alma e da bravura de seu coração.

As virtudes militares tinham para êle sentido sôbre-natural.

Tal o nosso herói ao iniciar-se a campanha de 1384.

Pela semana santa os inimigos tomaram contato na região de Atoleiros. O exército português era então, cinco vezes inferior ao castelhano. Mas lá estava Nun'Alvares com a energia de uma vontade e o vigor de um grande talento militar, exortando:

"Como? Da gente ilustre
[portuguêsa
Há-de haver quem refuse
[o pátrio Marte?
Como? Não sois vós inda
[os descendentes
Daquêles que debaixo da
[bandeira
Do grande Henriques, fe-
[ros e valentes,
Vencestes esta gente tão
guerreira?"

Referindo-se a tão alta influência do chefe sobre a tropa certa vez Napoleão afirmou cheio de eloquência e verdade: "Não foi o exército romano que conquistou as Gálias, mas César; não foi o exército cartaginês que fez tremer a República, às portas de Roma, mas Aníbal; não foi o exército macedônio que atingiu as Índias, mas Alexandre; não foi o exército francês que levou a guerra ao Vezir e ao Inn, mas Turenne; não foi o exército prussiano que defendeu a Prússia durante sete anos, contra o ataque de três grandes potências da Europa, mas Frederico".

Parafraseando este conceito de tão profunda psicologia militar do mestre genial diríamos:

Não foi o exército português que venceu em Atoleiros, que se cobriu de glórias em Aljubarrota e imortalizou-se em Valverde, mas Nun'Alvares.

O Condestável era, em verdade, uma vocação militar. Revelou rara originalidade na arte de combater.

Rompeu ousadamente com preconceitos da época, revolucionou a tática.

Oliveira Martins em sua "História de Portugal", observa com grande penetração que esse foi o último dia da cavalaria feudal e o primeiro ensaio desses combates a pé, nos quais dois séculos mais tarde a infantaria castelhana de Carlos V havia de conquistar a Europa.

Foi, pois, o Condestável o precursor da tática da infantaria, quem pela primeira vez procurou tirar partido do terreno sob o ponto de vista topográfico.

Fazendo apear sua cavalaria e com ela organizando um quadrado, forma embrionária do combate defensivo, Nun'Alvares abriu horizontes novos na tática do século XIV. No centro, lá estava o Condestável, esplêndido, magnífico, desfraldando o seu estandarte simbólico, semelhante ao da Donzela inspirada de Domremy, que no século seguinte em Tourelles, Patay, Saint-Loup, Troyes e Orleans, lhe renovaria os milagrosos feitos, com a espada legendária de Carlos Martel:

"Eu só com meus vassallos
[e com esta

— E dizendo isto, arranca
[meia espada—

Defenderei da força dura
[e infesta

A terra nunca de outrem
[subjugada".

A vitória de Atoleiros foi fulminante e decisiva. No dia seguinte o herói, paradoxalmente cheio de glória e humildade, ia a pé, descalço, em romaria à Igreja de Assumar, firmando aí o propósito de erguer a basílica de Santa Maria,

templo votivo de tão assinalada efeméride. Firmou assim, Nun'Alvares, por dois séculos, uma dinastia, guindando o mestre de Aviz às glórias de D. João I.

E para si, apenas evocava o direito de pelear pela pátria ou com ela sucumbir. Alma de predestinado a dêsse monge-soldado, que associava ao seu misticismo visões rubras de combates, considerando a cavalaria militar, uma mística cavalaria. Assim em Atoleiros, assim, também, em Aljubarrota, onde pôs em debandada o exército castelhano rumo a Santarém, enchendo os campos de soldadesca em desordem, que se escondia pelas charnecas de Alcobaça.

"O campo vai deixando ao
[vencedor
Contente de lhe não deixar
[a vida
Seguem-no os que ficaram
[e o temor
Lhe dá não pés, mas azas
[à fugida
Encobrem no profundo
[peito a dor
Da morte, da fazenda des-
[pendida
Da mágua da deshonra, e
[triste nojo
De ver outrem triunfar em
[seu despojo".

Assim também em Valverde, onde no mais aceso da luta, recolhe-se a um êrmo, transportando-se em êxtase, para depois lançar-se com fúria leonina contra o inimigo, conquistando uma das batalhas mais decisivas para a independência de Portugal, na qual "A subli-

me bandeira castelhana foi derribada aos pés da lusitana"...

De tudo quanto seus biógrafos nos relatam, desde o interessante cronista Fernão Lopes até o erudito Oliveira Martins, pode inferir-se que jamais se viu tão sugestivo exemplo de aliança entre a cruz e a espada.

E por tudo isso o Condestável refletiu, melhor que ninguém, o estado de consciência nacional, personificando o Portugal medieval, que após a fase cavalheiresca de sua história lançou-se em surtos de exaltação cristã pelo mar longo e tenebroso, procurando dilatar a fé e o império. Curioso paralelismo observa-se entre as diferentes fases de sua vida e os grandes períodos da história portuguesa.

O primeiro foi uma época cavalheiresca — período de formação no qual o ideal se concretizava nos cavaleiros da Távola Redonda. É o período preliminar da história de Portugal, iniciado no XI século com o Condado Portucallense, de Tareja e D. Henrique de Borgonha, bisneto do Rei de França.

É a fase da dinastia Afonsina, com Afonso Henrique e a batalha de Ourique, que assinala o desbarato da mouraria impenitente, seguida da batalha de Valdevez; com D. Diniz, o rei trovador e letrado, que deu início à organização interna. Depois, ante a realidade da vida militar o ideal do Condestável se concretiza na redenção da Pátria.

E a cruz vermelha do escudo de Galaz se transforma na cruz d'Aviz. É o período de transformação nacional, que acarretou o advento da dinastia de Aviz — traço de união entre as dinastias Afonsina e Bragantina.

É o período áureo da história portuguesa que se inicia com as batalhas de Atoleiros, Aljubarrota e Valverde, e se afirma com o advento da Escola de Sagres, centro notável de cultura, que deu origem às grandes empresas marítimas do século XV e XVI. Cruz de Galaz — cruz de Malta — cruz de Cristo: três cruzeiros balisando um itinerário rumo à perfeição...

Poeta — soldado — santo: eis o que foi Nun'Alvares — um herói integral.

Sua alma passou dos sonhos de cavaleiro andante para as realizações napoleônicas, sublimando-se por fim no ideal do rei S. Luiz. Era caridoso, casto e humilde. Sua caridade levava-o a distribuir com os pobres tudo que possuía, a metade do reino que era seu.

Sua castidade sôbrenaturaliza o culto do cavaleiro pela dama na devoção à virgem.

Sua humildade o conduziu ao claustro, onde baixou a viseira e despiu o arnez para vestir a sotaina da ordem dos carmelitas, onde morreu pobre e penitente.

Morrera o Condestável para ressurgir mais glorioso que em Aljubarrota, no humilíssimo frei Nuno de Santa Maria...

Sua vida foi obedecer e comandar — Obedecer a Deus, comandar os homens.

Fiel à sua vocação Portugal ainda lhe escuta a voz de comando. Assim como se fez ouvir outrora em meio dos combates e ressoou no milagre das caravelas descobridoras, "das naus as velas côncavas inchando", assim também ela vibra hoje, ainda eloquente e sugestiva, no espírito do exército português que reconstrói a Pátria e ressoa em seus melhores acentos cristãos, através das palavras de afirmação da consciência portuguesa, pronunciadas pelo estadista asceta Oliveira Salazar, lídimo representante de tôdas as grandezas do passado, evocadas pelo perfil sugestivo e austero do Gen. Carmona.

Mas, se Nun'Alvares soube assim, personificar o espírito cavalheiresco da raça, Camões não lhe ficou aquém, ao traduzi-lo em magnífico poema.

Destarte se perpetuaram as tradições históricas, linguísticas, psicológicas, sociais e morais da imortal Lusitânia:

"Dada ao mundo por Deus
[que tudo mande
Para do mundo a Deus
[dar parte de grande".

Se o Condestável foi a alma da raça, Camões foi o gênio da língua.

Carolina Michaelis, com toda a sua autoridade filológica, observou alhures, que Camões soube seguir de perto Homero e Virgílio. Realmente, seu genial poema encontra profunda inspiração na *Ilíada*, na *Eneida* e na *Odisseia* e mesmo nas *Bucólicas* e nas *Geórgias*. O tema era realmente, sedutor e digno deste Virgílio português,

que por vezes também, nos evoca Dante, através de personagens de profundo sentido filosófico e mesmo, teológico, ao par do conhecimento que revela da mitologia grego-romana. E Camões soube explorar a fundo seu tema, traçando com fúria e encanto, a epopéia da nacionalidade, consubstanciando em si próprio as qualidades da raça. Revelou-se a um tempo, historiador fidedigno, pintor exato de mares, céus e continentes, psicólogo arguto, artista genial, pleno daquêle "saber de experiência feito".

"Numa mão sempre a espada e noutra a pena" levou este aventureiro de gênio seu verso eterno através dos oceanos, consentindo que sua vida fosse "pelo mundo em pedaços repartida". Livro da nacionalidade, tesouro do luso, os "Lusiadas" constituem uma das mais inspiradas obras da renascença.

Como o nome do imortal Cervantes, o engenhoso Hidalgo, constitui para a América Espanhola um símbolo augusto de "Hispanidad" — saturada de gênio e humor, Camões para nós é a suprema representação da língua e vínculo imperecível que nos liga a Portugal em admirável unidade histórica e fraternidade de destinos comuns.

Mestre do mais vivo patriotismo, exaltado sem dúvida pelo exílio, Camões soube sempre encontrar enlevadas expressões, plenas do mais puro afeto filial ao evocar a mãe-pátria: "Ditosa pátria minha amada" — "Ninho meu paterno" — são expressões que se registram a cada passo.

Exaltando os vultos solares de Nun'Alvares e de Camões, cultuamos o que de melhor existe na história e no idioma avengos, fundamentos da raça, legados preciosos que em parte alguma merecem ser mais exaltados que numa Escola como a nossa e, particularmente, numa cerimônia d'este gênero. Das cinzas do Condestável ressurgem em magnífica continuidade histórica, Caxias, o "Condestável" de um outro Império, assim como do verso eterno de Camões ressuscitam imortais, através do aticismo de Herculano, as sublimidades de Bilac exclamando:

Última flor do Lácio, in-
[culta e bela.

Es a um tempo esplendor
[e sepultura,

Ouro nativo que na ganga
[impura

A bruta mina entre os cas-
[calhos vela.

Amo-te assim desconheci-
[da e obscura

Tuba de alto clangor, lira
[singela

Que tens o tom e o silvo
[da procéla

E o arrôlo da saudade da
[ternura.

Amo o teu viço agreste e o
[teu aroma

De virgens selvas e de oce-
[ano largo.

Amo-te o rude e doloroso
[idioma,

Em que da voz materna
[ouvi: — "Meu filho",

E em que Camões chorou
[no exílio amargo

O gênio sem ventura e o
[amor sem brilho.

DISCURSO PRONUNCIADO NA SOLENIDADE DE RECEPÇÃO DO ESTANDARTE DO C. P. O. R. DE SÃO PAULO, PELO ALUNO *PAULO DE TARSO SANTOS*, DO 2.º ANO DE INFANTARIA.

O curso de infantaria recebe o estandarte deste C. P. O. R., perfeitamente compenetrado do alcance desta solenidade.

Os estandartes são de uso consagrado em tôdas as corporações militares: — Quando uma unidade já deu de si provas de eficiência; quando já tem um passado que a dignifica e a recomenda; quando, enfim, tem um corpo de tradições que a enobrece, aí surge a conveniência de se materializarem estas glórias, num simbolismo que represente a própria corporação.

O C. P. O. R. de São Paulo, que há tantos anos vem preparando moços brasileiros para a defesa do Brasil; que conta entre os seus ex-alunos, e entre os seus instrutores e monitores tantos heróis da epopéia que o nosso país viveu em terras da Europa; que tem dado tantos oficiais ao exército nacional; que realiza tanto contando embora com tão poucos meios materiais, graças à abnegação e ao senso de responsabilidade dos que o dirigem; este C. P. O. R., por tudo isso, tem já, iniludivelmente, um passado próprio, tem já as suas próprias glórias, tem os seus próprios heróis, tem uma folha de serviços prestados à

nação e é justo que tenha também o seu próprio estandarte — símbolo de tudo o que ele tem sido, do que ele é e do que ele continuará sendo, para a grandeza do Brasil. Não vai uma injustificável força de expressão no fato de se afirmar que os estandartes têm, para as unidades, o sentido que a bandeira nacional assume para a nação.

Respeitamos a bandeira, como cidadãos; ao estandarte devemos respeitar como membros da unidade que ele representa.

Se a bandeira lembra a Pátria, em toda a sua grandeza, o estandarte representa uma oficina de trabalho, onde se procura forjar a grandeza da Pátria.

A bandeira e ao estandarte dita, portanto, o nosso patriotismo idêntico respeito.

E não é por outro motivo que a nossa história está repleta de fatos que atestam a simpatia entusiástica com que os nossos maiores encaravam símbolos como este. Por ter arrebatado o estandarte das forças holandesas, na batalha de Guararapes, o sargento Afonso Rodrigues inscreveu seu nome nos fastos militares do Brasil.

O sentimento que o moveu foi o mesmo que levou o povo brasileiro à mais justa das indignações, quando em 1865 — estando as tropas de Aguirre em guerra com o nosso país, um grupo de populares — em Montevidéu, comandado por um oficial, arrancou a bandeira brasileira da nossa embaixada e a arrastou na lama.

As excusas apresentadas, depois, pelo general Flores, inclusive uma salva de 21 tiros, em honra à nossa bandeira, foram julgadas insuficientes, tendo sido severamente censurado o nosso plenipotenciário, que as aceitara.

Justificava-se a cólera do povo e do Governo do Brasil; em verdade, a ofensa à nossa bandeira era um ultraje à própria nação, que, nela se achava representada.

Este o significado dos símbolos: — lembram diretamente as instituições que representam e com elas se confundem no respeito idêntico que inspiram e na mesma simpatia a que fazem jús.

O estandarte do C. P. O. R., segundo deliberação já firmada, estará sempre ao lado da bandeira nacional, no que se poderá ver o intuito patriótico dos que aqui labutam, tendo como escôpo supremo o engrandecimento do Brasil.

* * *

Uma cerimônia militar, como esta, assume significado relevante, principalmente se atentarmos para o fato de que constitui verdadeiro espetáculo de civismo, reavivando a flama do nosso patriotismo.

Este momento se nos afigura, portanto, propício para que os moços brasileiros, que ora estudam neste C. P. O. R., reafirmem a sua crença e a sua fé no Brasil, delineando para si uma conduta especial que favoreça o engrandecimento da pátria comum.

A geração a que pertencemos assistiu, ainda há pouco, ao deflagrar da maior de tôdas as guerras da história da humanidade. O nosso país foi chamado a concorrer para a vitória de ideais que condicionavam a continuidade da própria civilização. E o mundo ainda uma vez teve notícia de que o povo do Brasil, embora não seja de índole guerreira, não é também um povo covarde.

Como atestado eloquente desta verdade, homens do nosso exército tombaram em terras da Itália e suas sepulturas, em Pistóia, constituem, como já se disse, "única terra estrangeira jamais conquistada pelo Brasil".

* * *

Mal saídos de uma guerra, tão tremenda, somos levados embora a observar que os horizontes ainda não se desanuviam de todo.

Vivemos num mundo em que os prodígios da ciência tornaram de tal modo interdependentes as nações, que os problemas de uma são também problemas de tôdas as outras. E estas nações, de tal modo interdependentes, debatem-se numa divergência caótica de consequências imprevisíveis.

O Brasil pode ser chamado a cumprir compromissos que assumiu, inspirado nas suas tradições de povo livre.

Será preciso então que a mocidade brasileira de hoje esteja devidamente preparada para não desmerecer a confiança da nação, colocando-se dêste modo à altura dos moços brasileiros de ontem, que atenderam com entusiasmo ao apêlo cívico de Bilac e que tantas páginas de heroísmo escreveram na história da nossa nacionalidade.

Os alunos dêste C. P. O. R. compreendem a necessidade de se prepararem convenientemente, como meio de elevar o nome do Brasil no conjunto das demais nações.

Neste sentido, já muito fizeram os brasileiros que morrendo na Itália, por uma causa que sabiam nobre, atenderam mais que quaisquer outros ao apêlo eloquente de um brasileiro ilustre, concorrendo para que se começasse a substituir pela realidade "o simulacro da nossa existência política entre as nações".

Mas há ainda muito que fazer, neste campo, por nós — os moços do Brasil de hoje. É preciso que o nosso país seja conhecido, lá fora, não apenas pelas suas belezas naturais ou pelas suas grandes possibilidades materiais, mas principalmente pelo valor moral e intelectual dos seus filhos.

Napoleão costumava afirmar que, numa guerra 3/4as. partes do êxito dependem das forças morais e só 1/4 do balanço das outras.

Ninguém põe em dúvida a verdade contida nesta afirmação e dela se pode inferir, facilmente, a importância que as

forças morais assumem para a segurança de uma nação.

Os alunos dêste C. P. O. R. compreendem a necessidade de os moços do Brasil batalharem no sentido de conseguir que as forças morais da nossa nacionalidade se intensifiquem cada vez mais, ao invés de se estiolarem na apatia pessimista e degeneradora.

* * *

Para nos colocarmos ainda uma vez em consonância com o sentido cívico desta solenidade, ocorre-nos salientar como um dos títulos de glória dêste C. P. O. R. o fato de que aqui aprendemos a trabalhar melhor pelo Brasil, a compreender com mais realismo os nossos deveres de patriotas.

Se atentarmos para o fato de que a prática das virtudes, que devem ser atributo de todo militar que comanda, não apenas condiciona a formação de bons soldados, mas torna também os cidadãos mais úteis à própria Pátria, teremos destacado, ainda uma vez, o sentido patriótico da obra realizada pelo C. P. O. R. de São Paulo.

De fato, aqui se louva a disciplina na sua acepção mais nobre e é sabido o que esta virtude significa para a vida das nações. Com razão se diz que exército disciplinado é reflexo de povo disciplinado, chegando-se a afirmar, parafraseando uma alocução conhecida, que um povo tem o exército que merece.

Povo sem espírito de sacrifício, povo incapaz de qualquer ato de abnegação é um povo desfibrado e indisciplinado que

há de ter, forçosamente, um mau exército.

Desde o momento em que as cidades da Grécia colocaram os seus interesses acima dos interesses da nação grega, aí surgiu, entre elas, um regionalismo tacanho e uma desavença pertinaz que gerando a indisciplina transformou-se em preta fácil "dos" nas mãos dos disciplinados macedônios.

Impõe-se portanto a conclusão de que a disciplina é condição essencial de vida para as nações e sobretudo para as instituições militares, a ponto de se poder julgar umas e outras

pelo grau de disciplina dos seus elementos componentes.

Os moços brasileiros, que ora estudam neste C. P. O. R., compreendendo tudo isso, compreendem também a necessidade de elevar o nome deste centro, elevando o nome do Brasil, pela sua disciplina, pelo seu valor moral e pelo exato cumprimento dos seus deveres de militares e brasileiros.

Era o que o curso de infantaria tinha a dizer, no seu nome e no nome dos alunos de todas as outras armas, no momento em que recebe o estandarte deste C. P. O. R.

Indústrias Cama Patente - L. Liscio S. A.

A maior fábrica de camas da América do Sul



MATRIZ: SÃO PAULO - R. RODOLFO MIRANDA, 97

FILIAIS: RIO DE JANEIRO - PORTO ALEGRE -

BELO HORIZONTE - BAÍA • RECIFE

Notícias Militares

INFLUÊNCIA DO TERRENO DO TRANSITO DE VIATURAS

Sobre o assunto, a *Military Review* de março de 1948, publica os seguintes extratos de relatórios de combates da 2.^a Guerra Mundial:

"A chuva intermitente e a neve transformaram o terreno num grande atoleiro. Os veículos pesados faziam ceder o acostamento das estradas e ficavam detidos. O movimento se reduziu à cadência do passo". (Extrato de relatório de combate de uma divisão blindada datado de 7 e 8 de março de 1945).

"Sendo impossível manobrar naquele terreno encharcado, o Destacamento... lançou um ataque com infantaria desmontada". (Extrato do relatório de combate de uma divisão blindada, datado de 30 de abril de 1945).

"O ataque da... Divisão Blin-

dada tem sido retardado pelas dificuldades do terreno". (Extrato de inúmeros comunicados que se divulgaram durante a 2.^a Guerra Mundial).

Ainda sobre o mesmo assunto, diz o Gen. LOPEZ VALENCIA em artigo publicado na revista *Ejercito* (Espanha): "A experiência mostra que ainda não foi possível construir engenhos de guerra que possam ser chamados de qualquer terreno... Na guerra futura, o terreno exercerá maior influência do que até hoje tem tido. A melhor defesa contra o carro e o avião será sempre o terreno. As melhores fortificações não serão as de concreto, mas as deixadas pelas forças geológicas, há milhares de anos".

APRENDIZAGEM DE LINGUAS

O Exército Americano organizou um vasto plano para ensinar línguas estrangeiras a um pessoal selecionado, com o propósito de formar intérpretes capazes e outros especialistas necessários às funções de ocupação, às missões militares e à ligação com estrangeiros. As línguas ensinadas serão: russo, japonês, chinês, turco, grego, persa, árabe, coreano, espanhol, português e francês.

(*Military Review* de março de 1948).

Em artigo escrito pelo Ten. Cel. J. P. Johnson, publicado em "The Journal of the Royal Artillery", e traduzido e condensado pela *MILITARY REVIEW*, encontramos o seguinte trecho relativo à aprendizagem de línguas pelos alunos da Escola de Estado

Maior do Exército Turco: "Os alunos da Escola de Estado Maior são obrigados a estudar duas línguas estrangeiras durante o seu curso de três anos".

As línguas preferidas pelos oficiais turcos são, em ordem de

preferência, o francês, o alemão, e o inglês, sendo que em todas as turmas da Escola de Estado Maior sempre se encontram oficiais com bom conhecimento dessas línguas, o que facilita sobremaneira os instrutores das missões militares estrangeiras.

BOMBA ATÔMICA

Eniwetok, o atol das ilhas de Marshall no Pacífico, foi escolhido para polígono de ensaio das pesquisas atômicas.

As experiências versarão sobre o emprego da energia atômica para fins pacíficos, da mesma for-

ma como bélicos. Serão construídos depósitos para equipamento, abrigos para o pessoal durante as provas, postos de controle e observação e alojamentos.

(Military Review de março de 1948).

DEFESA ANTI-AÉREA

Recentemente os ingleses procederam a mais duas tentativas para a destruição da famosa torre de defesa anti-aérea construída pe-

los alemães em Berlim. Apesar das poderosas cargas de explosivo utilizadas, a torre permanece de pé.

TROPAS AÉRO-TRANSPORTADAS

Em artigo publicado no número de março de 48 da Military Review, diz o Gen-Bda HENRY B. SAYLER: "Talvez nenhuma inovação da 2.^a Guerra Mundial — com exceção da bomba atômica — tenha tido maior significação para as operações militares do futuro do que o movimento de tropas por via aérea". E mais adiante: "Em vez de companhias, batalhões ou, no máximo, regimentos transportados a distâncias relativamente pequenas, teremos divisões completas levadas a seus destinos longínquos com todo o seu material. Não se trata de uma visão do futuro remoto; isso já constitui realidade no dia de hoje, condicionando o planejamento estratégico e tático, e influirá profundamente nas atividades milita-

res, sobretudo nas pesquisas e nos aperfeiçoamentos do material bélico".

O Exército dos Estados Unidos conseguiu êxito absoluto nas experiências realizadas para o lançamento de canhões e demais equipamentos para as tropas aéro-transportadas por meio de paraquedas. Utilizando um aparelho Fairchild CO-82 "Packet", lançaram-se de para-quedas um obuzeiro de 105 mm. e 2100 quilos de peso, seguido imediatamente de "jeep" de 1400 quilos. Ambos chegaram à terra sem sofrer avarias, em condições para utilização imediata. Para possibilitar o lançamento dessas peças, foram desmontadas as portas posteriores do avião.

TRANSPORTE AÉREO

Perante a Comissão de Política Aérea nomeada pelo Presidente Truman, o Sr. Frank N. Piasecki fez interessantes declarações relativamente à utilização do helicóptero como transporte militar. Segundo suas declarações o helicóptero atualmente já pode transportar munições, caminhões, canhões de 155 mm. e inúmeros outros suprimentos necessários às tropas que se encontram em posições avançadas. O helicóptero Piasecki HRP-1 da Marinha americana transportou um "jeep" e outras cargas de mais de uma tonelada a longas distancias. Como vemos, além das grandes aplicações encontradas para o helicóptero na vida civil, ele atualmente já está se impondo também como um útil meio de transporte nas operações militares.

O Convair XC-99 é o novo gigante dos ares que efetuou suas

últimas provas com resultados satisfatórios. É o maior avião terrestre do mundo, sendo um monoplano de seis motores. Pode transportar 45 toneladas de carga, ou seja, 400 soldados com seu equipamento militar completo. Sua velocidade máxima é de 480 km/hora, tendo um raio de ação de 18.000 quilômetros, e um teto máximo de voo de 12.000 metros.

Comercialmente poderá ser utilizado como avião de passageiros, podendo transportar 300 passageiros dos Estados Unidos à Europa em voo direto.

Como bombardeio, poderá atacar objetivos situados a milhares de quilômetros de sua base, descarregando cinquenta toneladas de explosivos.

Em operações terrestres com tropas aéro-transportadas poderá ser aplicado com proveito, por ter capacidade para transportar dois batalhões de infantaria completamente equipados para o combate.

AVIÃO-AUTOMÓVEL

No aeroporto de Washington, o Sr. Robert Fulton Jr., da Continental Aircraft demonstrou a praticabilidade do avião-automóvel, voando no *Airphibian*, seu aparelho de uso particular. Surgindo no aeroporto executando uma perfeita aterrissagem, retirou a hé-

lice de seu aparelho, e separou a parte do automóvel da parte asas-fuselagem, saindo em seguida em direção á cidade. Como avião, o original veículo possui uma velocidade de 175 quilômetros por hora, e como automóvel atinge 70 quilômetros horários.

INDÚSTRIA AERONÁUTICA

AMSA comunica que foi organizada uma nova companhia, com um capital de 10 milhões de pesos para construir motores, aviões e equipamento aeronáutico na República Argentina. A companhia é de caráter privado, de-

vendo funcionar sob o título de Caproni Macchi, Sociedad Anónima Argentina, e construirá dentro de breve tempo suas fábricas, com maquinismos adquiridos na Itália, e com centenas de técnicos italianos que emigraram para a Argentina.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

"A DEFESA NACIONAL" RECEBEU NO PERÍODO DE 20 DE FEVEREIRO A 20 DE MARÇO DE 1948, AS SEGUINTE PUBLICAÇÕES :

- 1 — Revista Del Sub-Oficial — N.º 348 — Fevereiro de 1948 — Argentina.
- 2 — Cior — N.º 12 — Junho de 1947 — Uruguai.
- 3 — Ejercito — N.º 95 — Dezembro de 1947 — Madrid.
- 4 — Ejercito — N.º 96 — Janeiro de 1948 — Madrid.
- 5 — Revista Aérea — N.º 5 — Fevereiro de 1948 — Latino Americana.
- 6 — Memorial Del Ejercito do Chile — N.º 221 — Novembro e Dezembro de 1947 — Chile.
- 7 — Revista Militar y Naval — N.º 318 a 322 — Uruguai.
- 8 — Military Review — N.º 12 — Março de 1948 — E. U. A.
- 9 — Boletim Geográfico — N.ºs 44 a 47 — Janeiro a Dezembro de 1947 — Rio.
- 10 — Revista Militar Del Peru — N.º 11 — Novembro de 1947 — Peru.
- 11 — Jornal da Fábrica de Itajubá — N.º 39 — Itajubá

NOTICIÁRIO & LEGISLAÇÃO

**Atos Officiais do Ministério da Guerra publicados
no "Diário Oficial", no período de 20 de Fevereiro
a 20 de Março.**

E. E. F. E. (aumento de número de instrutores).

— De conformidade com o parecer do Estado Maior do Exército e atendendo ao grande número de matrículas verificadas no corrente ano na Escola de Educação Física do Exército, resolveo acrescentar de mais um official (1.º Ten. ou Cap.) no ano letivo de 1948, o quadro de instrutores do referido Estabelecimento de ensino.

Aviso n.º 178 de 24-II-48 — D. O. de 26-II-48.

Escola Técnica do Exército (matricula dos candidatos aprovados).

À vista do resultado do concurso de admissão à Escola Técnica do Exército e atendendo às razões apresentadas pelo Departamento Técnico e de Produção do Exército, resolveo autorizar a matricula, no corrente ano, dos candidatos aprovados e não compreendidos no limite de vagas fixado pelo aviso número 1.307, de 16-XII-1947.

Aviso n.º 183 de 27-II-48 — D. O. de 1.º-III-48.

Colégio Militar (matricula nos cursos ginasial e científico).

— À vista dos resultados dos exames de admissão aos cursos ginasial e científico do Colégio Militar e atendendo às ponderações da Diretoria de Ensino do Exército, autorizo a matricula, até o completamento do número de vagas, dos candidatos aprovados em todas as matérias e que não tenham atingido a média final 4.

Aviso n.º 186 de 28-II-48 — D. O. de 2-III-48.

Escola do Estado Maior (criação de cursos).

— 1. Nos termos do art. 59, da Lei do Ensino e à vista do parecer do Estado Maior do Exército, determino a criação, a título provisório, na Escola de Estado Maior, dos seguintes cursos:

a) "Curso de Serviço de Estado Maior", destinado ao Ensino dos assuntos do Serviço do Estado Maior em tempo de paz; e

b) "Curso Naval", destinado a ministrar informações sobre a guerra naval e a cooperar no estudo de operações anfíbias.

2. As necessidades em pessoal para o funcionamento desses cursos deverão ser satisfeitas sem aumento do número de instrutores atualmente fixado para a referida Escola.

Aviso n.º 187 de 28-II-48 — D. O. de 2-III-48.

Início de cursos da Escola de motomecanização e Curso Especial de Equitação (fixação de datas).

— Atendendo ao que propõe o Comandante do Centro de Aperfeiçoamento e Especialização do Realengo, fixo o dia 8 de março vindouro para o início dos Cursos de Officiais da Escola de Moto-Mecanização e o dia 15 do mesmo mês para o início dos Cursos de Officiais e Sargentos do Curso Especial de Equitação.

Aviso n.º 188 de 28-II-48 — D. O. de 2-III-48.

O Relatório da Companhia Docas de Santos

Podem-se considerar normalizados os serviços portuários de Santos. No relatório que a diretoria da Companhia Docas de Santos acaba de apresentar á Assembléia Geral de acionistas está consignado que, devido á chegada de material encomendado, as instalações e a aparelhagem foram ampliadas, facilitando, assim, a melhoria da produção. A tonelage-movimento, que atingiu a 5.126.102 t, teve um acréscimo de 299.613 t. A demora na atracação dos navios foi se reduzindo até praticamente desaparecer. Também chegaram os novos guindastes ingleses hidráulicos e de lagartas para os caís de Sabão e Macuco. Por outro lado, a nova relação-programa, cuja estimativa de custo total é de Cr\$ 489.160.000,00 verificando-se um acréscimo de Cr\$ 291.000.000,00 sobre a anteriormente aprovada, já teve os seus estudos concluídos, devendo sua realização estender-se até 1950.

Salienta ainda o relatório o espírito público construtivo com que a comissão especial de deputados designada para estudar as causas do congestionamento do porto orientou os seus trabalhos, sob a presidência do Sr. Milton Prates, e põe em relêvo, outrotanto, as conclusões da comissão técnica, nomeada pelo Ministro da Viação para examinar o problema dos transportes entre o litoral paulista e o planalto, a qual recomendou a concentração de esforços no porto de Santos.

Como se vê, a Companhia Docas de Santos continua a dar cumprimento fiel ao seu programa de bem servir aos interesses económicos do grande Estado e do Brasil.



CAMISAS
GRAVATAS
MEIAS E TODOS
OS ARTIGOS
INDISPENSÁVEIS
PARA O
COMPLEMENTO
DO VESTUÁRIO
DE UM HOMEM
ELEGANTE

CAMISARIA PROGRESSO
PRACA TIRADENTES, 2 E 4

Alterações no R. Quadro de Estado-Maior do Exército

DECRETO N.º 24.616 — DE 3 DE MARÇO DE 1948

Altera a redação dos artigos 23 e 26 e cancela os artigos 24 e 25 do Regulamento do Quadro do Estado-Maior do Exército.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 87, n.º I, da Constituição, e em conformidade com o disposto no Decreto-lei n.º 5.190, de 14 de janeiro de 1943, decreta:

Art. 1.º Os artigos 23 e 26 do "Regulamento para o Quadro de Estado-Maior do Exército" passam a ter a seguinte redação:

Art. 23. Concluído o curso da Escola de Estado-Maior, o oficial fará um estágio de duração efetiva e total não superior a 6 (seis) meses, em Estado-Maior Regional ou de Grande Unidade, a fim de completar as condições indispensáveis ao julgamento de sua aptidão para o Serviço de Estado-Maior.

Parágrafo único. O julgamento da aptidão do oficial que, ao concluir o curso, for designado instrutor estagiário da Escola de Estado-Maior, na forma do respectivo regulamento, será condicionado ao juízo sobre ele emitido pelo respectivo Comandante após 6 (seis) meses de efetivo serviço nas funções, e ao resultado dos trabalhos complementares executados em obediência às diretrizes que a respeito forem expedidas pelo Estado-Maior do Exército.

Art. 26. O estágio nos Estados-Maiores Regionais ou de Grandes Unidades será feito de acordo com as instruções baixadas anualmente pelo Chefe do Estado-Maior do Exército.

§ 1.º Nessas instruções serão previstos, para cada estagiário, 4 (quatro) trabalhos (um por Seção) e fixadas a duração e as condições de execução de cada trabalho.

§ 2.º Os trabalhos distribuídos aos estagiários em obediência a essas instruções serão formulados pelos Chefes dos Estados-Maiores Regionais ou de Grandes Unidades, salvo nos casos previstos nos parágrafos 5 e 6 deste artigo em que

caberá ao Estado-Maior do Exército formulá-los.

§ 3.º Nenhum estagiário poderá ser dispensado, no decorrer do estágio, da realização de qualquer dos trabalhos previstos neste Regulamento.

§ 4.º Sem prejuízo dos trabalhos de estágio, poderão os estagiários participar do serviço corrente das Seções, mas só concorrerão às substituições internas do Estado-Maior para que tenham sido designados quando nele não houver oficiais do Q. E. M. A. em número suficiente para atendê-las sem acumulação.

§ 5.º A Chefia de um Estado-Maior somente será exercida por oficial estagiário quando nele não houver nenhum oficial do Q. E. M. A.

§ 6.º Quando a Chefia de um Estado-Maior for exercida por oficial do Q. E. M. A. mais moderno ou menos graduado do que um estagiário, este não assumirá funções e ficará diretamente subordinado, disciplinar e administrativamente, ao Comandante da Região Militar ou Grande Unidade.

Art. 2.º São cancelados os artigos 24 e 25 do referido Regulamento.

Art. 3.º O presente Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 3 de março de 1948, 127.º da Independência e 60.º da República.

EURICO G. DUTRA.

Canrobert P. da Costa.

D. O. de 4-III-48.

* * *

Recomendações sobre vencimentos, (alterações no Aviso 3.579-Venc. 14, de 19-IX-1940).

1. Em aditamento ao Aviso número 3.579-Venc. 14, de 19 de setembro de 1940, recomendo que:

a) as Unidades Administrativas enviem à Diretoria de Recrutamento relativo a cada trimestre, até 10 de janeiro, abril, julho e outubro, relação nominal dos inativos que percebem vencimentos por estas Unidades, discriminando-se as quantias pagas a título de proventos de inatividade e a Verba por onde corre a despesa;

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 200 e de 100 para as superiores a Cr\$ 200.

(Plano J para referência)

b) as mesmas Unidades ciente-tiquem mensalmente a D. R. das alterações havidas relativas às incluíções e exclusões de adidos;

c) sessenta dias após a publicação deste Aviso, nenhum vencimento será sacado sem que o interessado tenha a sua carta patente ou provisão de reforma devidamente apostilada;

d) as Repartições Pagadoras (tesourarias) deverão providenciar junto aos interessados o fiel cumprimento da determinação da letra c, remetendo à D. R. as Cartas Patentes ou Provisões de Reforma para fim de apostilamento.

2. As adições e transferências de adidos para percepção de vencimentos de inatividade serão feitas pela Diretoria de Recrutamento.

Não se deve fazer qualquer alteração sobre nova adição para percepção de vencimentos, sem audiência prévia da Diretoria de Recrutamento.

Aviso n.º 195 de 2-III-48 — D. O. de 4-III-48.

* * *

Ajuda de custo (solução de consulta).

Consulta o Chefe do E. F. da 3.ª R. M. se um Sargento transferido da 4.ª Cia. de Fronteira para a Cia. do 3.º Batalhão de Fronteira, com direito a ajuda de custo de dois meses de vencimentos, que recebeu, e transferido novamente da Cia. do referido Batalhão para o 21.º B. C., antes de ter seguido seu primeiro destino, deve recolher metade da ajuda de custo recebida, e, neste caso receber essa vantagem relativa à segunda transferência, a que corresponde um mês de vencimentos.

Em solução, declaro:

1. Que a nova transferência importou na retificação da primeira, pois, o Sargento não chegou a iniciar a viagem para o 3.º Batalhão de Fronteira.

2. Tendo recebido ajuda de custo de maior valor do que a que lhe dá direito a nova transferência, deverá recolher a parte recebida a maior.

Aviso n.º 199 de 2-III-48 — D. O. de 4-III-48.

Interpretação do Art. 192 da Constituição (parecer do Consultor Jurídico do Ministério da Guerra).

— Afim de dirimir dúvidas quanto à interpretação do artigo 192 da Constituição da República, aplicável aos militares, por força do disposto no § 6.º do art. 192 da mesma Constituição, aprovo o parecer n.º 36, de 27 de fevereiro findo, emitido pelo Dr. Consultor Jurídico deste Ministério.

"Armas da República — Ministério da Guerra — Gabinete do Ministro — Consultor Jurídico — Parecer número 36 — Em 27-2-48 — Assunto: reforma — 1. Consulta o Exmo. Senhor Ministro da Guerra, afim de dirimir dúvidas quanto à interpretação do artigo 192 da Constituição, tornando extensivo aos militares, por força do art. 192, § 6.º da mesma: a) se como tempo de efetivo serviço previsto pela letra a do § 2.º do art. 93 do Decreto-lei n.º 9.698 (Estatuto dos Militares); b) se somente como tempo computável para fins de inatividade, letra b) dos mesmos parágrafo e artigo; c) se ainda prevalece a condição prevista pela letra b) do art. 51 do mesmo decreto. A consulta deve referir-se ao art. 97 do Decreto-lei número 9.698, e não ao art. 93, que não se relaciona com a matéria. 2. O artigo 192 da Constituição de 1946 estabelece que o tempo de serviço público, federal, estadual ou municipal se computará integralmente para efeitos de disponibilidade e aposentadoria estendendo-se às reformas por força do art. 192 § 6.º 3. E o art. 97 do Estatuto dos Militares (Decreto-lei n.º 9.698, de 1946); dispondo sobre o tempo de serviço dos militares, define as expressões "tempo de efetivo serviço" e "anos de serviço", do seguinte modo: "a) tempo de efetivo serviço: espaço de tempo, contado dia a dia entre a data inicial de praça e a data do licenciamento, da transferência para a reserva ou da reforma. Na apuração do tempo de efetivo serviço são deduzidos os períodos não computáveis e desprezados os acréscimos previstos na legislação vigente no Exército, na Marinha e na Aeronáutica, exceto e tempo dobrado de serviço em campanha, que é considerado efetivo; b) anos de serviço (computáveis)

para fins de inatividade: soma do tempo de efetivo serviço (alinea anterior, inclusive tempo dobrado de campanha) e dos acréscimos legais (guarnições especiais, curso de Colégio Militar, licença especial, serviço público e curso acadêmico, e arredondamento para ano de fração maior de seis meses). 4. Verifica-se destarte, que por definição legal, o tempo de efetivo serviço, dos militares, é o tempo de praça, em que, contado desde a data da verificação desta até o do licenciamento ou reforma; anos de serviço são os resultantes da soma dos anos de efetivo serviço com os dos de acréscimos legais. Os conceitos acima decorrem necessários por causa da legislação militar, que ora prevê anos de efetivo serviço, ora anos de serviço, simplesmente. A primeira expressão é mais restrita, tanto que se refere ao serviço militar propriamente dito; a segunda expressão é mais ampla, tanto que abrange os acréscimos legais citados no próprio Estatuto, art. 97 § 2.º letra b (guarnições especiais, curso do Colégio Militar, licença especial, serviço público, curso Acadêmico). 5. Face ao exposto, estamos em que o dispositivo constitucional invocado não modifica os conceitos consubstanciados nas letras a e b do § 2.º do art. 97 do Decreto-lei n.º 9.698. A soma do tempo de serviço público, federal, estadual ou municipal, embora levado em conta para efeitos de reforma (arts. 192 e 182 § 6.º); não altera de nenhum modo o conceito de anos de efetivo serviço, conforme definição do § 2.º letra a do art. 97 do Estatuto dos Militares, prevalecendo as exigências legais nesse sentido, entre as quais se pode citar a de contar o militar vinte e cinco anos de efetivo serviço para que possa passar para a reserva remunerada a pedido (art. 51, letra b, do Decreto-lei n.º 9.698). 6. Toda a dúvida provém da interpretação e do alcance atribuídos ao art. 192 da Constituição Federal. O que ali se determina, em verdade, porém, é simplesmente a abrigatoriedade de computo de todo o tempo de serviço público para efeitos de inatividade. De modo nenhum, porém, será possível deduzir dessa norma constitucional, a

proibição de que leis administrativas imponham limites ou condições à concessão dessa mesma inatividade. Na espécie, portanto, o que há a esclarecer e acentuar é que o Decreto-lei n.º 9.698, de 1946, ao dispor que o militar para obter o direito à transferência, a pedido para a reserva remunerada, deve contar no mínimo, vinte e cinco anos de efetivo serviço, de nenhum modo fere a aludida norma constitucional. Trata-se de condições estatutárias ou legais perfeitamente justificáveis, quando se cogita de conceder vantagens decorrentes da situação militar. Vedado seria deixar de computar, para efeitos de inatividade — todo o tempo de serviço público — uma vez satisfeitos os requisitos impostos por lei para a aquisição do direito à transferência a pedido para a reserva remunerada. 7. Isto posto, respondo: a) os acréscimos decorrentes do artigo 182 § 6.º da Constituição não constituem tempo de efetivo serviço, tal como define o art. 97 § 2.º letra a, do Decreto-lei n.º 9.698; b) ditos acréscimos deverão ser computados como anos de serviço, tal como prevê o art. 97 § 2.º letra b) do Decreto-lei n.º 9.698; c) prevalecem as condições do art. 97 § 2.º letras a e b, do Decreto-lei n.º 9.698, bem como todas as disposições legais que ora se referem a anos de efetivo serviço, ora a anos de serviço — Demosthenes Madureira de Pinho. Consultor Jurídico.

Aviso n.º 200 de 2-III-48 — D. O. de 4-III-48.

* * *

Curso de Adaptação de Protéticos (matrícula de sargentos).

— À vista do parecer da Diretoria de Saúde do Exército, torne extensiva a matrícula no Curso de Adaptação de Protéticos, no corrente ano, aos Sargentos de saúde possuidores de certificado de protético conferido pelo Departamento Nacional de Saúde Pública, independente de limite de idade e de concurso de seleção, devendo a inscrição ser feita até o dia 20 do corrente mês.

Aviso n.º 202 de 3-III-48 — D. O. de 5-III-48.

Matrícula de Sub-tenentes no C. R. A. S.

— Atendendo a que é de toda conveniência para o Exército regularizar, em face da legislação vigente a situação dos Sub-tenentes que não possuem curso de Comandante, e á vista do parecer do Estado Maior do Exército, resolvo autorizar a matrícula dos referidos graduados nos Centros Regionais de Aperfeiçoamento de Sargentos, desde que satisfaçam as condições de robustez física e de saúde exigidas para a matrícula, bem como sejam aprovados no exame intelectual de seleção.

Aviso n.º 203 de 3-III-48 — D. O. de 5-III-48.

* * *

Escolas Preparatórias (concessão a alunos).

— É permitida, no corrente ano, aos alunos das Escolas Preparatórias, a frequência do ano seguinte com dependência de uma aula do anterior.

Aviso n.º 204 de 3-III-48 — D. O. de 5-III-48.

* * *

Curso de Foto-Informação (solução de consulta).

1. Consulta o Comandante 1/4.º R. O. 105 se para o "Curso de foto-informações", feito na Escola de Instrução Especializada, devem ou não ser contados pontos para efeito de promoção.

2. Em solução, aprovando o parecer do Estado Maior do Exército, declaro que, sendo o "curso de foto-informação" um curso de duração de cinco semanas apenas e embora, pela matéria ministrada, um curso especializado, seu possuidor, apesar de ter adquirido parte dos conhecimentos indispensáveis ao sargento de informação, não pode ser considerado especialista e em consequência, não se lhe deve atribuir coeficiente a ser computado na ficha de promoção.

Aviso n.º 205 de 3-III-48 — D. O. de 5-III-48.

* * *

Cancelamento de punições de militares que serviram em Fernando de Noronha (Solução de Consulta).

— Consulta o Comandante da 7.ª Região Militar, em ofício n.º 1.084 A-I, de 14-XI-1947, a fim de dirimir

dificuldades referentes a encaminhamentos de requerimentos pedindo cancelamento de punições, de acordo com o Decreto n.º 21.365, de 4 de julho de 1946, que tornou extensivo aos militares que serviram na Guarnição Mista de Fernando de Noronha o disposto no de n.º 20.874, de 28 de março do mesmo ano.

Em solução, aprovando o parecer do Departamento Geral de Administração declaro que terá valor de "Citação Especial", mesmo fora de ação de guerra e de combate, toda a referência que, expressamente, consignar excepcional conduta do militar, no exercício do cumprimento de seus deveres.

Aviso n.º 213 de 8-III-1948 — D. O. de 10-III-48.

* * *

Contrôle da aplicação dos suprimentos de quantitativos de víveres e forragem.

— Para controle da apuração dos suprimentos de quantitativos de víveres e forragem, e em aditamento ao aviso número 2.361/1, de 28-9-1943, determino que sejam observadas as seguintes normas:

1. — As unidades administrativas sob o regime de subsistência e aquelas que, fora desse regime, recebem dos estabelecimentos de fundos os quantitativos em dinheiro destinados á alimentação da tropa ou forrageamento dos animais, de acordo com o artigo 64 do Regulamento n.º 89, aprovado por Decreto n.º 4.163, de 30-5-1939, deverão fazer chegar ao respectivo Estabelecimento de Subsistência, até o dia 5 de cada mês, o mapa modelo n.º 42, referente ao movimento de víveres e forragens do mês anterior, sem que, para isso, estas últimas prejudiquem a remessa prevista pelo item 8.º do artigo 101, do mesmo regulamento.

2. — Nas observações do referido mapa as unidades deverão discriminar o efetivo de animais existentes no último dia do mês, mencionando o número de cavalos e de muaras, tanto em argola como na internada, inclusive os bovinos.

3. — Os Estabelecimentos de Subsistência enviarão á Subdiretoria de Fundos do Exército, até o dia 10 de cada mês, uma demonstração das rações de víveres e for-

ragens consumidas no mês anterior, pelas unidades da Região, organizada pelo modelo aqui anexo, discriminando na referida demonstração, quanto às unidades fora do regime de subsistência, apenas os animais existentes em argola e na internada, inclusive os bovinos.

4. — Os Estabelecimentos de Subsistência encaminharão ainda à Subdiretoria de Fundos do Exército uma via das demonstrações de que tratam os modelos 47 e 48 do Regulamento n.º 89, independentemente das apresentadas nos Estabelecimentos de Fundos, por ocasião da prestação de contas dos suprimentos de quantitativos trimestrais.

5. — Em face das demonstrações a que se referem os itens 3 e 4 do presente aviso, a Subdiretoria de Fundos fará o controle da aplicação dos suprimentos entregues aos Estabelecimentos de Subsistência e das etapas sacadas pelas Unidades Administrativas excepcionalmente fora do regime de subsistência, mantendo, além disso, a estatística dos animais do Exército, de acordo com o artigo 14, inciso II, do Regulamento aprovado por Decreto n.º 204, de 31 de dezembro de 1934.

Nota: O modelo referido no item 3 acha-se publicado no Diário Oficial, anexo ao aviso.

Aviso n.º 194 de 2-III-48 — D. O. de 17-III-48.

Recolhimento ao E. C. M. I. (Dispensa de).

— Atendendo ao que expõe a D. R. em ofício n.º 5-S/A, de 16 de fevereiro de 1948, declaro que fica a referida Diretoria dispensada das exigências do Aviso n.º 852, de 28 de outubro de 1938, quanto ao recolhimento ao E. C. M. I. de dois terços do quantitativo destinado à aquisição de expediente que lhe for atribuído.

Aviso n.º 223 de 13-III-48 — D. O. de 17-III-48.

Militares em viagem para o Exterior (recomendação aos).

— No intuito de evitar dificuldades, tanto para os interessados como para a Delegacia do Tesouro Nacional em New York recomendo

que os militares e civis que tenham de seguir para o Exterior ao embarcar, estejam munidos das respectivas guias de vencimentos ou de socorroimento.

Aviso n.º 224 de 13-III-48 — D. O. de 17-III-48.

Capacetes tipo norte-americano (Solução de consulta).

— Em radiograma n.º 1.045 de 16-10-1947, consulta o Comandante da Escola Militar de Resende, se os oficiais que receberam naquela Escola, para seu uso, capacetes tipo norte-americano devem indenizá-los ou se as referidas peças devem continuar em carga e consideradas distribuídas aos referidos oficiais.

Em solução, declaro:

Os capacetes tipo norte-americano (conjunto aço fibra) em uso pelos militares sem direito a fardamento por conta do Estado, continuarão a pertencer à carga das Organizações em que servirem.

Aviso n.º 225 de 13-III-48 — D. O. de 17-III-48.

Aquisição de laranjas pelos corpos de tropa (autorização).

— Atendendo ao apêlo do Exmo. Sr. Ministro da Agricultura, para colaborar o Exército no amparo à citricultura, consumindo os produtos dessa lavoura em maior quantidade, autorizo os corpos de tropa a adquirirem laranjas para distribuição extra-tabelas às praças aranchadas ou não desde que os recursos do rancho permitam a despesa.

Aviso n.º 226 de 13-III-48 — D. O. de 17-III-48.

I. D. F. (nova redação ao n.º 58 das I. D. F.)

— Dá nova redação ao número 58 das I. D. F. aprovadas por despacho de 22-VI-1945.

O n.º 58 das I. D. F. aprovados por despacho ministerial de 22 de junho de 1945 passa a ter a seguinte redação:

"Essa reserva ficará a cargo do Almoxarife da Unidade que será o responsável pela escrituração respectiva".

Aviso n.º 227 de 13-III-48 — D. O. de 17-III-48.

PELA PAZ SOCIAL DO BRASIL

Visando orientar e amparar o trabalhador brasileiro, o Governo Federal instituiu o Serviço Social da Indústria, cujos subsídios são arrecadados exclusivamente dos empregadores (2% sobre as folhas de pagamento).

O QUE É O S. E. S. I.

O momento nacional, como aliás o de todo mundo civilizado, é de suma gravidade no setor da paz social. É, pois, necessário congregarmos todos brasileiros de boa vontade em torno dos ideais da verdadeira democracia cristã com o nobre objetivo de realizar a paz social entre as classes, que este é o desideratum do S. E. S. I.

Esta árdua tarefa, autêntica cruzada nacional, é comum a todos os brasileiros. Requer de todos os cidadãos clara consciência da complexidade e da gravidade dos problemas sociais da vida contemporânea, exigindo que cada um, na esfera de sua atividade, tenha a coragem de defender com desassombro, os princípios de fraternidade e compreensão, de trabalho e patriotismo, visando a paz social, dentro da democracia cristã.

A iniciativa das classes industriais amparadas pelo governo Federal instituindo o S. E. S. I., não teve outro escopo senão o nobre e altruístico de conceder ao trabalhador os meios materiais necessários ao alevantamento das condições sociais de vida duma classe que, constituindo um dos pilares do progresso da Nação, deve naturalmente se beneficiar dos proventos e das conquistas desse mesmo progresso.

Com esse humano e patriótico objetivo, surgiu o Decreto-Lei 9.403, de 25 de Junho de 1946, que, criando uma taxa de 2% sobre as folhas de pagamento, taxa somente paga pelo empregador, instituiu, em todo o Brasil, o S. E. S. I.

O mesmo Decreto-Lei determinou que o S. E. S. I. seria supervisionado por um Conselho Nacional que, por sua vez, instituiria Conselhos Regionais em todas as Unidades da Federação.

Instalado o Conselho Nacional, entre outras medidas tomadas, tendo em vista a execução do gigantesco empreendimento, ficou assentado que os Conselhos Regionais destinariam 75% de suas arrecadações para os serviços de âmbito local, revertendo os 25% restantes ao Conselho Nacional que os aplicará nas regiões em que insuficiente fôr a arrecadação. Com semelhante providência os benefícios do S. E. S. I. serão extensivos a todos os trabalhadores nacionais, mesmo aos que

labutam nos rincões mais distantes, de menor densidade demográfica e de menores possibilidades econômico-industriais.

Assim, pois, foi o S. E. S. I. concebido e criado, com a contribuição financeira dos industriais brasileiros, para servir os trabalhadores brasileiros, estejam onde estiverem, seja qual for a região de seu trabalho e domicílio.

É mister, porém, que se diga que a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo teve destacada e decisiva participação nesse grande e notável empreendimento, quer formulando, mercê dum conhecimento e experiência mais profundos do assunto, sugestões ao Governo Federal, quer cooperando também com as autoridades do Ministério do Trabalho no estudo e elaboração das leis e regulamentos que regem a Instituição.

É grato a todos os brasileiros registrar esses fatos que testificam uma nova, inteligente e fecunda política de assistência efetiva aos trabalhadores, pondo-se os industriais, de motu próprio, à frente das mais imediatas e justas reivindicações operárias que, destarte, são satisfeitas sem choques e sem lutas, como convem aos superiores interesses da Nação.

E esses industriais assim procederam por assaz desejarem aos que com o suor de seu rosto, concorrem, nas fábricas, nas usinas e nos arsenais, pelo progresso do Brasil, uma vida melhor e mais digna, facultando-lhes os meios necessários à solução dos seus mais urgentes problemas de moradia, subsistência e educação.

E, si estes foram os propósitos que inspiraram os criadores do S. E. S. I. e si esta é a sua política, justo é também que os trabalhadores, fazendo ouvidos moucos aos pregadores de doutrinas falaciosas, compreendam o sentido positivo das realizações práticas do S. E. S. I., prestigiando os seus mentores e cooperando para que seus objetivos sejam plenamente alcançados. E que dêse procedimento dependerá, em grande parte, o seu próprio bem estar e o conforto maior de suas famílias, o que vale dizer o bem estar dos brasileiros.

O S. E. S. I. nada pede ao trabalhador além de sinceridade, confiança e compreensão. Não visa quaisquer fins políticos. Não exige qualquer compromisso de caráter econômico, religioso ou social. O S. E. S. I. pretende apenas que o trabalhador brasileiro não perca a sua condição de cidadão brasileiro, que seja bom chefe de família, conciente de seus deveres e de suas responsabilidades, que tenha maior capacidade técnica e produtiva, que aumente suas possibilidades intelectuais e a de seus filhos e que encontre, às proximidades de seu domicílio, os meios indispensáveis à satisfação de todas as suas mais urgentes necessidades.

O S. E. S. I. reivindica também, como um dos pontos fundamentais de seu programa, o estabelecimento dum clima

de paz e de concórdia entre as classes, como o alicerce de toda a estrutura cristã da sociedade ocidental e em contraposição às doutrinas que visam criar entre elas a separação, a sizânia e o abismo da revolução, que põe em perigo toda a civilização sob cuja égide, há séculos, vive e prospera o Brasil.

O S. E. S. I. EM SÃO PAULO

Muito embora de recente instituição, o S. E. S. I., em São Paulo, já realizou alguns notáveis empreendimentos que dizem bem o que lhe será possível, para o futuro, ainda realizar no terreno da efetiva assistência à classe trabalhadora.

Dêsses empreendimentos é que se fará a seguir sucinta análise.



Visita dos Diretores do S. E. S. I. ao Ambulatório Médico-Dentário do Bairro Industrial de Jaguaré, em São Paulo.

AMBULATÓRIOS MÊDICOS

Já estão funcionando, em São Paulo, dois ambulatórios, todos os dias úteis, das 8 às 20 horas. No bairro industrial do Jaguaré e em Osasco, dois outros existem, instalados com o que de mais perfeito há na moderna medicina, havendo gabinetes especializados de clínica geral, cirurgia, ginecologia, ortopedia, radiologia, neurologia, otorrinolaringologia, dermatologia, pe-

diatria, obstetrícia, higiene pre-natal e de análises clínicas, todos assistidos por profissionais competentes e de renome firmado entre os mais capazes de sua classe.

Esses laboratórios, cujo número irá, dentro do programa já firmado, crescendo progressivamente e espalhando-se por todos os bairros das grandes cidades do Estado, prestaram, só na Capital, assistência a cerca de 13.000 trabalhadores até o mês de Outubro do ano passado, sendo certo que, a esta altura, o número dos beneficiários já terá ascendido ao dobro dessa cifra.

HOSPITAIS

Extendendo o manto de sua oportuna assistência a todo o Estado de São Paulo e, sobretudo, aos núcleos de densa população trabalhadora, o S. E. S. I., está procurando criar uma rede de modernos e eficientes hospitais, atuando em harmonia com os ambulatórios particulares das fábricas. E, na execução de semelhante programa, já instalou em Jundiaí um Hospital de Pronto Socorro, que mantém anexo um posto de puericultura, aparelhado com o que de mais moderno existe no assunto, para assistir, em tudo o que haja mistério, os filhos dos trabalhadores das indústrias daquela grande e próspera cidade.

Em São Paulo, o S. E. S. I., da mesma maneira, está construindo um moderníssimo estabelecimento hospitalar que, pelo seu aparelhamento, será o hospital padrão de sua futura e magnífica rede de assistência.

ASSISTÊNCIA DENTÁRIA

Nos ambulatórios odontológicos que, nesta Capital como nas grandes cidades do Interior, está o S. E. S. I. criando, o trabalhador encontrará tudo quanto for necessário à manutenção da integridade de seu sistema dentário. Com instalações moderníssimas, tendo à frente profissionais de valor, em tais ambulatórios o trabalhador encontrará, inteiramente gratuitos, todos os serviços de obturações, de cirurgia bucal, radiografia dentária, prótese etc.

Dois desses abulatórios já estão em pleno funcionamento, com o mais completo êxito: um no bairro industrial do Jaguaré, às proximidades de São Paulo, e outro em Jundiaí, sendo que se contam por milhares as pessoas já por eles servidas.

Outros muitos ambulatórios semelhantes serão, dentro em breve, criados, de sorte a formar uma densa rede, em condições, de tratar todos os operários porventura necessitados de assistência odontológica e, destarte, resolver, por forma cabal, um dos mais angustiosos problemas sociais contemporâneos, na expressão dum grande cirurgião e higienista americano, que considera a boca o principal veículo de penetração dos elementos patogênicos no organismo humano.



Edifício á Rua da Mooca 3.635, onde se acha instalado a Cozinha Distrital N.º 1 do S. E. S. I.



Detalhe duma dependência fabril, adaptada para Refeitório de Emergência do S. E. S. I.

COZINHAS DISTRITAIS

Os dirigentes do S. E. S. I. sabem bem que, à raiz de todos os demais, encontra-se o problema da alimentação farta, apropriada às necessidades do organismo humano e a horas adequadas. Com o fito de dar a esse problema uma solução prática e científica, o S. E. S. I. está instalando em todos os bairros industriais, modernas cozinhas e restaurantes, onde os alimentos são, em função de sua capacidade calorífica,meticulosamente dosados. Os primeiros foram criados nos bairros do Ipiranga e da Mooca, fornecendo, cada um deles, cerca de 4.000 refeições por dia, com o teor médio de 1.900 calorias. Essas refeições, que custam apenas Cr\$ 4,50 para os mensalistas e Cr\$ 5,00 para os frequentadores eventuais dos restaurantes, computam, em função de meticoloso estudo dos dispêndios energéticos dos homens, uma racional contribuição de vitaminas, proteínas, gorduras e sais minerais. O S. E. S. I., desta maneira, está, além do mais, cumprindo uma tarefa educativa, do mais alto valor social. Está contribuindo para que os nossos trabalhadores, deixando o nefasto imperismo ainda dominante no setor da alimentação do povo, aprendam a comer, selecionando os alimentos que realmente são úteis à manutenção da higiene e do equilíbrio do organismo e postergando aqueles que, ou são inóculos ou mesmo prejudiciais à saúde.

Estas cozinhas modelos e êstes restaurantes estarão, dentro em breve, dissimnados por todos os bairros de tôdas cidades industriais do Estado de São Paulo.

CURSOS DE ARTE CULINARIA

Esta grande obra do S. E. S. I., entretanto, seria em pura perda si, ao par dela, não se cuidasse de levar para dentro da família do trabalhador os ensinamentos da moderna ciência culinária. Com êsse intuito, foi criado, em primeira mão, a título de experiência, anexo à Cozinha Distrital da Mooca, um curso de dietética, sob a direção de competentes educadoras especializadas no assunto. A afluência de alunas foi enorme e o êxito da iniciativa completo, tanto assim que o S. E. S. I. foi constrangido a desdobrar o curso em duas turmas de alunas que, para comodidade, funcionam diariamente das 17,30 às 18,30. Dentro em breve, milhares de filhas e espôsas de operários estarão, em condições de, em seus próprios lares, preparar para seu próprio sustento, uma alimentação sadia e econômica.

ESPORTES E EDUCAÇÃO FISICA

Neste importante setor da educação do homem faz o S. E. S. I. incidir o máximo de seus cuidados, fazendo promover competições desportivas e atléticas em tôdas as suas modalidades. Todos os anos patrocina os "Jogos Olímpicos Operários" congregando desportistas de tôdas as zonas industriais do Estado. O Torneio de 1947, realizado entre 1.º e 6 de Maio, reuniu, na Capital, 127 agremiações desportivas trabalhadoras, com um total de 3.000 concorrentes.

Aproveitando as datas nacionais, isto também com o fim de desenvolver a educação cívica entre os trabalhadores, o S. E. S. I. tem realizado outras competições desportivas de âmbito regional e, tôdas as semanas, sob seu patrocínio, realizam-se excursões pelas regiões mais interessantes do Estado, dando ao operário a oportunidade de conhecer outras terras além daquela em que vive e trabalha. Tais excursões, que recebem a designação genérica, de "Intercâmbio Esportivo" tem, além disso, o objetivo de estreitar os laços de amizade fraterna que deve ligar e afinizar todos os trabalhadores.

O S. E. S. I., além dêsse trabalho, ainda contribue com vultoso material para o equipamento das entidades desportivas operárias do Estado.

POSTOS DE ABASTECIMENTO DE GÊNEROS ALIMENTÍCIOS

Ninguém desconhece o alto ascenso que, nestes dois últimos anos, sofreu o custo de vida em São Paulo. As dificuldades resultantes da carestia sentem-nas particularmente as classes me-



Posto N.º 2 do Abastecimento do S. E. S. I. na cidade de Rio Claro.

nos favorecidas da fortuna. O S. E. S. I., por isso mesmo, atirou-se decididamente à luta, procurando fornecer, através de postos de sustistência, primorosamente organizados e dissimulados pelos bairros operários, gêneros de primeira necessidade e demais utilidades a preços baixos, de sorte a atenuar os sofrimentos daqueles que dispõem de poucos recursos para a manutenção de suas famílias, na mais das vezes, numerosas.

A ação do S. E. S. I., neste setor, foi deveras notável, pois que, um mês apenas após o início de suas atividades em São Paulo, já dispunha de oito postos de abastecimento. E, prosseguindo na realização de seu patriótico e humano programa, conta, no momento, com quarenta e oito desses postos na Capital bandeirante e sessenta e cinco em várias cidades do interior do Estado. Providências estão sendo tomadas para que o número desses postos, que tantos benefícios proporcionam à classe trabalhadora, cresça constantemente e, consoante o pensamento dos dirigentes do S. E. S. I., esse número só deixará de crescer quando se tiver atingido a um estado de saturação, de sorte a que todos os operários tenham a oportunidade de se suprirem nos postos de abastecimento de seu bairro de domicílio.

Quando outros motivos não bastassem para justificar a benemerência da grande conquista que o S. E. S. I. testifica, só essa providência de fornecer aos trabalhadores as utilidades essenciais com uma redução que oscila entre 18 e 30%, justifi-



Detalhe dum dos inúmeros Postos de Abastecimento do S. E. S. I. em Campinas.

caria de sobejo a sua instituição e sagraria como beneméritos os seus criadores e dirigentes.

A intervenção oportuna do S. E. S. I. no mercado fornecedor de gêneros de primeira necessidade aos operários determinou às suas bolsas uma economia média mensal de 22% sobre os preços correntes na praça e de 10 a 12% sobre os gastos gerais, o que significa um ponderável aumento dos salários reais recebidos.

Acobertando os interesses da classe trabalhadora, pondo-a fora do alcance dos exploradores, o S. E. S. I. colabora de maneira positiva na campanha geral de barateamento do custo de vida em que está empenhado patrioticamente o Governo da República, não com grande êxito, visto se ter restringido, até agora, ao contrário do S. E. S. I., a uma política de controle de preços.

Os dados estatísticos, colhidos durante o mês de Outubro de 1947, melhor do que quaisquer palavras, atestam a que ponto poderá chegar, dentro em breve o S. E. S. I., neste setor importantíssimo de sua atividade social, prosseguindo, como o vai fazendo, sem desfalecimentos, seu grande e generoso programa de assistência social:

Postos de Abastecimentos Existentes	104
Compradores Atendidos Durante o mês	97.703
Movimento de vendas	Cr\$ 5.200.000,00

SERVIÇO DE ASSISTENCIA JURIDICA

Mantem o S. E. S. I., em São Paulo, nove escritórios de assistência jurídica, sendo cinco na Capital e os demais sediados em Santos, Campinas, Sorocaba e Jundiaí, a cuja testa estão profissionais do mais destacado renome e onde qualquer operário de indústria ou de atividades assemelhadas são atendidos, com a maior solicitude, em todas as pendências ou necessidades de caráter jurídico, tais como escrituras de compra e venda de imóveis, registros, alvarás, despachos e requerimentos nas repartições públicas. Os serviços dos advogados do S. E. S. I. são inteiramente gratuitos, competindo aos clientes apenas a indenização dos emolumentos e despesas normais de selo, cartório etc. Os dados estatísticos, colhidos durante o mês de Outubro de 1947, acusaram 2.071 casos atendidos, compreendendo consultas, pareceres, requerimentos e recursos, questões de caráter público em repartições estaduais e federais e nos Institutos de Previdência, questões com empregadores e com terceiros, alvarás, atestados, certidões, contratos, processos judiciais etc.

Esses dados mostram a grande economia proporcionada aos trabalhadores na defesa de seus direitos, e isto porque si não fôsem por essa forma assistidos, certamente teriam de buscar o concurso, na mais das vezes, muito custoso dos escritórios especializados de advocacia.

A assistência jurídica, assim prestada, aos trabalhadores, concorre, por outro lado, e isto é da mais alta importância social e moral, para dar-lhes consciência de seus direitos e de seus deveres e, ao par disso, para facultar-lhes a certeza de que não constituem mais uma classe desamparada mas positivamente defendida em toda sorte de interesses por um órgão competente, prestigioso, oficial e capaz: o S. E. S. I.

SERVIÇO DE ORIENTAÇÃO SOCIAL

Os orientadores sociais, especialmente preparados em cursos intensivos mantidos pelo Instituto de Direito Social, sob os auspícios do S. E. S. I., foram agrupados em equipes, cujo número eleva-se, hoje, a dez, trabalhando cada uma delas junto às dez Federações de Trabalhadores da Indústria, dos Transportes, das Comunicações e da Pesca.

O trabalho dessas equipes, feito segundo programas previamente estudados, visa, dum lado, mostrar aos trabalhadores quais as finalidades a que se propõe o S. E. S. I. e, doutro lado, promover, pela remoção de mal entendidos e pela contrapropaganda às atividades extremistas, que visam abrir fundo e irremediável hiato entre as classes, a aproximação entre empregado e empregadores, criando, no meio industrial, um ambiente de paz e concórdia.

Tem também em vista esse Serviço concorrer, de maneira prática, para o alevantamento do nível intelectual e moral dos

trabalhadores através de palestras radiofônicas feitas diretamente nos próprios locais de trabalho por pessoas esclarecidas e honestas.

Em 31 de Outubro de 1947, a operosidade desse Serviço podia ser apreciada pelo elevado índice de 2.582 sessões realizadas, compreendendo visitas às fábricas, palestras de diversos matizes e inclusive o trabalho de finalidade médica do levantamento, em diversas fábricas, da capacidade torácica de 30.837 trabalhadores, isto com o objetivo de colher dados estatísticos capazes de informar e orientar as futuras atividades do S. E. S. I. no campo da assistência sanitária.

ESCOLAS DE CORTE E COSTURA

Todos nós conhecemos a deficiência, em São Paulo, das Escolas Profissionais. As que, aqui, existem são de caráter privado e cobram das alunas pesadas mensalidades. E, destarte, visando proporcionar à mulher que trabalha e às filhas e esposas dos operários facilidades na obtenção duma profissão tão útil quanto a de perita costureira, o S. E. S. I. organizou e mantém, com o mais completo êxito, um conjunto de escolas de corte e costura, que funcionam à noite, sem colisão, portanto, com os horários normais de trabalho nas fábricas e oficinas.

Encontram-se presentemente em funcionamento duas dessas escolas, supervisionadas por profissionais competentes, em São Paulo e duas em Santo André.

Dado o grande interesse que tais centros de aprendizado profissional feminino vêm despertando entre as mulheres obreiras e o grande afluxo de candidatas aos cursos de corte e costura, o S. E. S. I. deligencia, no momento, a criação, tanto na Capital do Estado como no Interior, de muitas dezenas de escolas semelhantes, que, associadas às suas congêneres de culinária assaz concorrerão para o desenvolvimento da capacidade profissional da massa trabalhadora feminina de São Paulo.

ASSISTÊNCIA EDUCATIVA E RECREATIVA

Cuidando com particular carinho do problema do alevantamento espiritual e intelectual da massa trabalhadora de São Paulo, cujos níveis infelizmente são dos mais baixos, o S. E. S. I. está firmemente empenhado na realização dum vasto plano de difusão cultural, que se valerá, em sua execução, dos métodos e processos já experimentados nos países de avançada industrialização, como os Estados Unidos e Suécia.

Criou, além do mais, com semelhante desideratum, a Biblioteca Ambulante, que, como seu nome indica, se deslocará de fábrica em fábrica, levando à usança dos trabalhadores as mais variadas e selecionadas obras de ficção, de ensinamento técnico e de cultura.

No terreno da assistência educativa e recreativa, o S. E. S. I. tomou ainda a iniciativa, de grande e profundo alcance social, de criar e manter, em todos os bairros operários, centros de recreação que, para o futuro, constituindo uma rede densa, receberam o título genérico e sugestivo de "CLUB DO TRABALHADOR".

O S. E. S. I. já montou um desses centros de recreação no bairro proletário do Belém, em São Paulo, com os mais promissores resultados. Outros muitos, tanto na Capital do Estado como no interior, estão em curso de instalação, propiciando aos operários e às suas famílias jogos, reuniões dançantes, biblioteca, jornais e revistas e tudo quanto possa, de qualquer forma, concorrer para tornar mais prazerosos os lazeres dos operários e dos membros de suas famílias.

A ninguém é lícito negar o incalculável alcance social, espiritual e moral dessa magnífica iniciativa do S. E. S. I. Ela virá concorrer, de maneira decisiva, para estimular o espírito associativo dos trabalhadores, confraternizando a classe, dum lado, e dando-lhes, doutra parte, a oportunidade de desenvolver o senso de organização, de método e de ordem de seus associados, incumbidos da direção desses clubes, que, por sua vez, serão ainda um fator de afastamento dos trabalhadores dos antros de vício e perdição a que são irremediavelmente arrastados se outros derivativos não aparecerem, tolhendo-os a marcha, quase que invariável, de todo operário dos grandes centros urbanos.

Tanto na Capital como no interior do Estado, o S. E. S. I. tem promovido, com o fito de tornar acessível ao trabalhador as sessões de teatro, espetáculos artísticos e "shows", retransmitidos radiofonicamente e com a participação dos mais renomados artistas.

CURSO DE LEGISLAÇÃO TRABALHISTA

O S. E. S. I., com o intuito de fazer conhecida dos trabalhadores as leis e regulamentos que regem as relações entre empregados e empregadores, de sorte a evitar as explorações de que é fértil o meio em que predomina a ignorância e a dar aos operários a consciência clara de seus deveres e prerrogativas, mantém, pelo rádio, o curso de Legislação Trabalhista, cujas transmissões se realizam, professadas por especialistas de fama, todas as terças e quintas feiras, das 18,30 às 19,00 horas, através da Rádio Difusora São Paulo, em ondas curtas e longas.

Todos os interessados têm gratuidade às consultas e ao recebimento das apostilas das sessões e das aulas de que se compõe o curso.

Milhares de interessados mantêm ligações com a direção do curso, formulando consultas e pedindo orientação que, depois de meticulosamente estudadas, são respondidas.

De tais ensinamentos se valem, não apenas os trabalhadores de São Paulo, senão também dos Estados de Santa Catarina,

Paraná, M
com o maio
S. I., num



Detalhe da festa promovida por um dos Cursos Populares do S. E. S. I., em São Paulo.

Como
endimentos
tantes orga
sociais no
sos Popula
às primeir
res, e, qua
a educação
democracia
terior de s

Atrave
decisivo e
betização o
da Educaçã
do. Cento
têm o S. I.
nos, seja p
pleno func
classes, no

Os Cu
vres, pode
plinas ente
sentação d

As au
trações ob
consonânci
contempor
com as hor
nas sedes
dos e de f

A Div
ativamente
classes, já
decidido a
do alcance

Nas c
endo conh
compreens
múltiplos
mentares.
seguintes:

Portu
crituração
História o

Paraná, Minas Gerais, Goiás e Pernambuco, que todos ouvem, com o maior interesse, as aulas mandadas ministrar pelo S. E. S. I., numa de suas mais úteis e patrióticas criações.

CURSOS POPULARES

Como complemento de seus notáveis e patrióticos empreendimentos, que o sagram como uma das maiores e mais importantes organizações já tentadas no campo vasto das realizações sociais no Brasil, o S. E. S. I., houve por bem criar os Cursos Populares, onde os operários, quando analfabetos, aprendem as primeiras letras com as noções propedêuticas complementares, e, quando já letrados, recebem conhecimentos supletivos e a educação indispensável a fazê-los cidadãos conscientes duma democracia e a dar-lhes a base necessária à prossecução ulterior de seus estudos em outras escolas de grau superior.

Através dos Cursos Populares o S. E. S. I. presta o mais decisivo e eficiente concurso à patriótica campanha da alfabetização de adultos em que estão, por iniciativa do Ministério da Educação, empenhados os Governos da República e do Estado. Cento e vinte e duas classes de alfetização, com efeito, mantêm o S. E. S. I., sem qualquer despesa, seja para seus alunos, seja para o Estado, existindo noventa e duas classes, em pleno funcionamento na Capital, com 2.250 alunos, e trinta classes, no Interior, com 850 alunos matriculados.

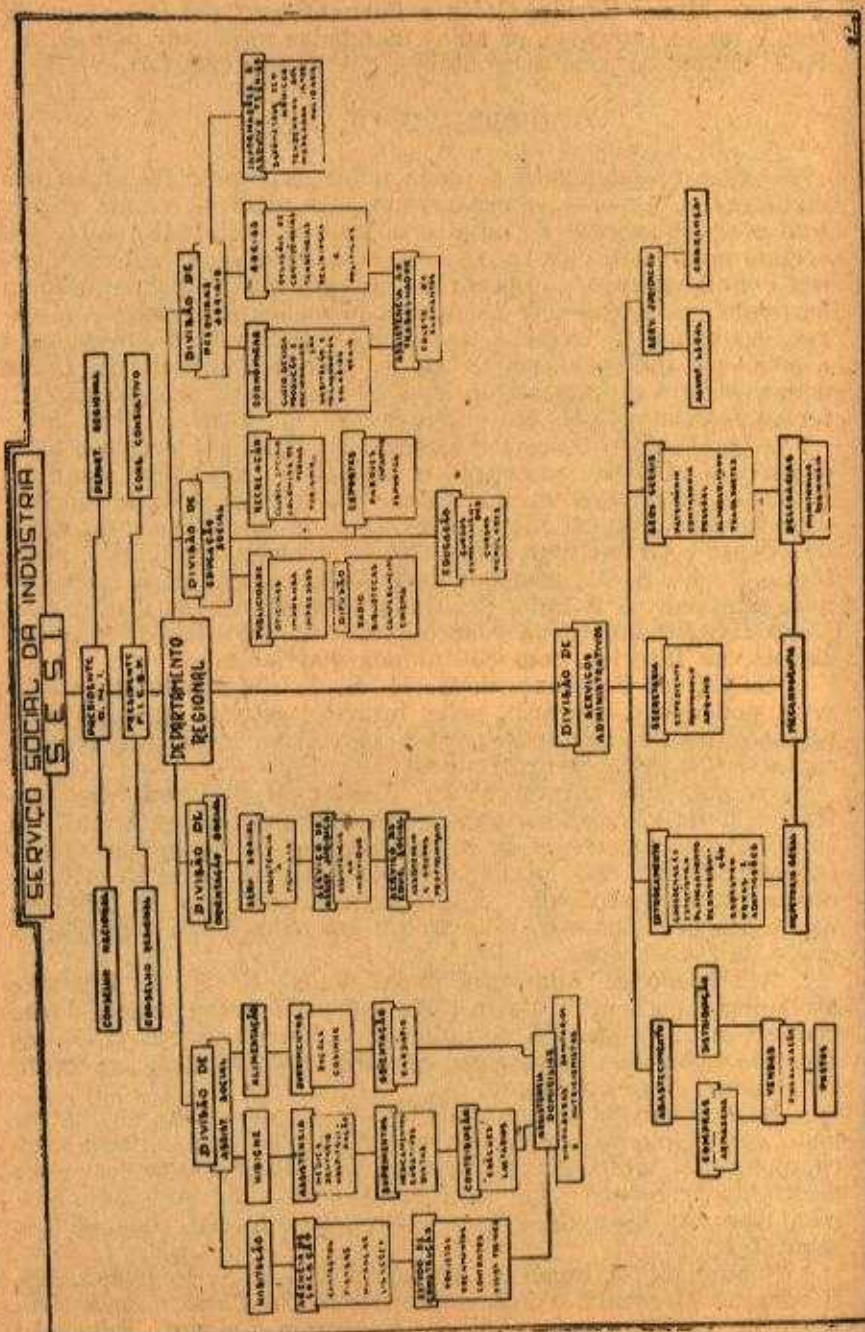
Os Cursos Populares do S. E. S. I. são absolutamente livres, podendo o operário, neles inscrito, estudar quantas disciplinas entender, bastando para a respectiva matrícula a apresentação da carteira profissional.

As aulas, de caráter ativo, constam de preleções, demonstrações objetivas, experiências e projecções cinematográficas, em consonância com o que de mais moderno existe na pedagogia contemporânea. São ministradas em horários que não colidam com as horas de trabalho, de preferência nas próprias fábricas, nas sedes dos sindicatos obreiros e em outros locais apropriados e de fácil acesso.

A Divisão de Educação Social do S. E. S. I. trabalha ativamente no sentido de instalar, no mais breve prazo, novas classes, já na capital, já no interior do Estado, isto com o mais decidido apoio dos industriais, que lhe compreendem o profundo alcance social e humano.

Nas classes de ensino supletivo pretende-se dar ao instruendo conhecimentos de ordem geral que lhe possibilitem uma compreensão, tanto quanto possível, perfeita da vida e de seus múltiplos problemas, nas suas expressões mais simples e elementares. As disciplinas, com tal objetivo ministradas, são as seguintes:

Português, Matemática, Literatura Geral e do Brasil, Escrituração Mercantil e Industrial, Geografia Geral e do Brasil, História da Civilização, Lógica, Economia Política, Educação



Moral e Cívica, Direito Constitucional, Organização Política e Administrativa do Estado, Física, Química, Biologia e Higiene.

DIVULGAÇÃO

É ainda de assinalar-se os esforços do S. E. S. I. no setor da divulgação educativa e cultural. Milhares de folhetos, de memórias, teses e circulares são impressos e distribuídos a todos os centros de trabalho, no afan de esclarecer, orientar e educar o trabalhador, tanto do ponto de vista técnico profissional como cívico, de molde a ir paulatina mas seguramente formando uma consciência trabalhista especificamente brasileira, imune das influências deletérias das doutrinas exóticas, que tantas perturbações e entraves têm acarretado à marcha normal e pacífica da nossa civilização nos últimos anos, sobretudo a partir da primeira grande conflagração mundial.

O S. E. S. I., na execução de seu vasto e patriótico programa, tem, no setor da civilização cultural e cívica, editado livros de leitura, cartilhas de alfabetização, que são distribuídos gratuitamente aos trabalhadores, com exhortações patrióticas e "slogans" incisivos, ferindo a imaginação simples dos operários com sentenças e máximas de que abaixo damos uma amostra sugestiva:

"Quem não é registrado não pode ser cidadão: O registro civil, a caderneta militar e o título de eleitor fazem a cidadania".

"Quem não é eleitor e não vota não tem o direito de reclamar contra os governos".

"Quem quer gozar direitos deve começar por cumprir seus deveres".

"Para alguém se defender é preciso ao menos saber ler, escrever e contar".

"Quem não trabalha vive à custa do trabalho dos outros: é um parasita".

"Quem falta ao trabalho sem causa justificada, reduz o seu ganho, diminui a produção e prejudica a si, à sua família e ao seu País".

"O homem cumpridor de seus deveres tudo faz para o conforto de seu lar; a união da família é o alicerce da união da Pátria".

"Para ser digno de nossa Pátria é necessário cumprir os deveres de homem e de cidadão brasileiro".

Estas e muitas outras máximas semelhantes, que tanto e tão incisivamente falam à inteligência e ao coração do homem brasileiro, estão contidas em todas as publicações do S. E. S. I., acompanhadas de conselhos que visam à preservação da saúde física e moral do operário.

CONCLUSÃO

Eis, em rápidos traços, o que é o S. E. S. I., qual a obra que se impõe realizar e o que, no curto prazo de pouco mais de um ano, já realizou no Estado de São Paulo e o que, com o apoio decidido de todos os brasileiros de boa vontade, inclusive das Forças Armadas do Brasil, poderá realizar, na ingente, grandiosa e patriótica tarefa do soerguimento técnico profissional, intelectual, cívico e moral do povo brasileiro.

Tão solidamente embasado, sob a direção de eminentes brasileiros, prodigalizando tantos benefícios ao trabalhador, inspirado pelos melhores e mais honestos e patrióticos propósitos, o S. E. S. I., sem dúvida, culminará seus magníficos desígnios.

PEDIDOS DE LIVROS

Escreva o título da obra e o nome de seu autor; Quantos volumes deseja e o seu nome e endereço; Os pedidos via rádio devem ser feitos pelos companheiros que servirem em guarnições longínquas. "A Defesa Nacional" adquire e remete pelo sistema reembolsável qualquer
 ————— livro das livrarias desta capital. —————

Os regulamentos RIPQT, R. O. T. (1.ª, 2.ª, 3.ª partes) e I. S. C. remetemos com abatimento de 10% — Para maior facilidade procure as folhas de pedidos em nossos números anteriores.

AVISO

*As transferências de residência devem ser comunicadas
 VIA RÁDIO ao nosso diretor gerente.
 Coopere com a administração da Revista que não terá
 motivos para reclamações.*

A COMPANHIA SIDERURGICA NACIONAL E SUAS REALIZAÇÕES

Completando em Abril último, o 7.º aniversário de sua instalação, a Companhia Siderúrgica Nacional apresenta ao julgamento da Nação, o esforço de um grupo de abnegados propugnadores pela implantação no Brasil da indústria pesada.

Enfrentando toda a sorte de dificuldades impostas tanto pela guerra, como pela sua própria construção, os realizadores de Volta Redonda contemplam hoje com desvanecido orgulho o empreendimento decisivo para a nossa economia erguido no Vale do Paraíba.

Exaltando esta grandiosa obra, foi que destacados membros, do Parlamento, entre os quais cumpre destacar os nomes de Juracy Magalhães, Ruy Palmeira, Freitas Cavalcanti, Armando Fontes, Hermes Lima, Euclides Figueredo, Renault Leite, Vieira Rezende, Alvaro Castelo, Ary Viana, Leandro Maciel, Jonas Corrêa, Fernandes Teles, Alencar Araripe, Osório Tuiuty, Rafael Cincurá, Raul Pila, Manoel Novaes, Café Filho, Bias Fortes, Domingos Velasco, Flores da Cunha, Lino Machado, Toledo Pizza, José Leomil, Souza Costa, Monteiro de Castro, Plínio Barreto, Segadas Viana, Paulo Sarazarte, Diodécio Duarte, Fernando Nobrega, Aureliano Leite, Leite Neto e Israel Pinheiro propuzeram e obtiveram da Câmara dos Deputados um voto de congratulações pelo término da montagem e lançamento no mercado de todos os produtos de sua linha de fabricação.

AS ATIVIDADES DE 1947

Apreciando as atividades da Companhia Siderúrgica Nacional, em 1947, resumiremos, a seguir para os nossos leitores, o que foi o exercício findo para a grande organização nacional:

Confirmando a previsão feita em 1946, foi terminada na Usina de Volta Redonda a instalação das unidades industriais de produção que naquele ano ainda estavam por concluir. Puderam, assim, ser inaugurados o laminador de chapas grossas, o trem de tiras a quente e o trem de tiras a frio. As instalações de galvanização e de fôlhas de flandres ficaram montadas em dezembro.

Esses fatos têm alta significação por indicarem que a instalação industrial de Volta Redonda está terminada e, conse-

quentemente, que toda a sua linha de produção, prevista no projeto, está pronta para funcionar. Eles revelam, também, um acontecimento de notável alcance econômico: agora está a Usina em condições de entregar ao mercado produtos de seu maior consumo, tais como chapas finas e fôlhas de flandres.

Dado o início de funcionamento escalonado dos diversos departamentos da Usina, a produção de Volta Redonda não se fez sentir com toda sua intensidade durante o ano de 1947. Não deixou por isso de ser ela apreciável e reveladora de marcante atividade, conforme se infere dos dados a seguir, discriminadamente por unidades e produtos: Alto Forno — ferro gusa, 175.673 tons; Aciaria — aço, 146.544 tons. Laminação: trilhos, talas de junção e placas de apoio, 21.700 tons; barras e perfilados 39.879 tons; chapas grossas, 18.435 tons; chapas finas laminadas a quente, 11.481 tons; chapas finas laminadas a frio, 2.847 tons. Coqueria e fábricas de sub-produtos: coque, 212.533 tons; sulfato de amônio, 3.356 tons; combustível para motor 1.300.550 litros; benzol, 417.769 litros; toluol, 300.704 litros; xilol, 55.935 litros; nafta solvente, 42.121 litros; alcatrão combustível, 10.278.040 litros; alcatrão para estradas 3.607.105 litros; pixe para pavimentação, 97.172 litros; óleo desinfetante ou de flotação, 23.000 litros; óleo creosotado, 270.541 litros e naftaleno, 139 tons.

Nos setores de Santa Catarina, os trabalhos de prospecção e exploração do carvão prosseguiram de acordo com o programa estabelecido. Foram produzidas pela C. S. N. durante 1947 e fornecidas à Usina de Beneficiamento de carvão, em Capivari, incluindo a extração das minas de sub-solo e de Céu aberto, 190.600 toneladas, contra 839.600 dos demais mine-radores.

Pelos lavadores da Usina de Beneficiamento de carvão foram beneficiadas 827.200 toneladas, de diversos tipos, produzindo um total de 515.600 toneladas, entre carvão metalúrgico, carvão de vapor grosso, carvão de vapor fino e carvão de uso local, este consumido pela usina termo-elétrica de Capivari, que produziu em 1947, 11.551.696 Kw.

Proseguiu normalmente o Serviço de Transporte Marítimo do carvão, efetuado pela frota de cargueiros da C. S. N. Durante o ano de 1947, os 5 navios fizeram 113 viagens, transportando 305.750 toneladas de carvão catarinense, produtos de Volta Redonda e outros materiais diversos, contribuindo, destarte, para incrementar a navegação de cabotagem do País.

No capítulo organização social, pode-se afirmar que a Companhia Siderúrgica Nacional progrediu consideravelmente na execução do seu programa, contribuindo de modo decisivo para a fixação de mão de obra especializada, tão necessária à operação da Usina.

Volta Redonda já conta com o conforto de uma cidade moderna e com uma população definitivamente estabilizada. Em 31 de dezembro de 1947 a população local somava 23.000 habitantes.

Em 31 de dezembro, as vendas dos produtos de ferro e aço e sub-produtos do carvão haviam alcançado o total de.... Cr\$ 183.596.243,20.

A venda de carvão beneficiado pela C. S. N. em 1947 atingiu a Cr\$ 69.542.641,50, chegando-se, assim, ao total de Cr\$ 253.138.884,70, representativo das vendas efetuadas, entre produtos de ferro e aço e sub-produtos do carvão, e carvão beneficiado.

No capítulo "situação econômica e financeira", os balanços semestrais são de molde a demonstrar que é cada vez mais próspera e segura a posição da C. S. N. Só excepcionalmente, uma empresa industrial, em início de operação parcial, poderia apresentar os resultados que o Balanço de 1947 da C. S. N. apresenta.

Os lucros líquidos verificados nesses balanços totalizaram, no exercício, Cr\$ 14.228.068,40, que adicionados ao saldo transferido do exercício de 1946, no total de Cr\$ 1.208.753,60, perfazem a quantia de Cr\$ 15.436.822,00, de lucros acumulados em reserva, a incorporar aos resultados de 1948.

Pelo exame das demonstrações da conta de Lucros e Perdas, verifica-se que os resultados do 2.º semestre já permitiram absorver todos os encargos financeiros obrigatórios de competência daquele período, enquanto que no 1.º semestre os juros do empréstimo americano, tendo em vista serem ainda anteriores ao vencimento da 1.ª quota de amortização, vencida em 1.º de outubro de 1947, foram levados à conta de Despesas Financeiras de Instalação a Amortizar, as quais serão distribuídas por exercícios futuros.

Comparando o crédito mercantil proveniente de lucros nas operações de vendas, verifica-se a seguinte progressão:

Exercício de 1946 Cr\$ 3.097.941,10

Exercício de 1947:

1.º semestre Cr\$ 13.554.441,10

2.º semestre Cr\$ 28.089.748,40 Cr\$ 41.644.189,50

A marcha dos lucros nas vendas acompanha, como não poderia deixar de ser, o desenvolvimento das fases sucessivas da produção da Usina, à medida que novas unidades produtoras entram em operação.

Foram as seguintes as contribuições da C. S. N. para serviços de previdência e assistência social: I. A. P. I.

Cr\$ 7.470.553,70; I. A. P. E. T. C. Cr\$ 1.018.584,90; L. B. A. Cr\$ 931.355,80; S. E. N. A. I. Cr\$ 341.196,80; I. A. P. M. Cr\$ 234.790,00 e S. E. S. I. Cr\$ 3.654.910,10; total Cr\$ 13.651.391,30.

As perspectivas da Companhia para 1948 não podem ser mais promissoras. Com a terminação das instalações industriais de Volta Redonda, torna-se o ano de 1948 o mais significativo, sob o ponto de vista econômico, para a C. S. N., que objetiva, então, conseguir, de suas usinas, a produção compatível com um programa anual que estabelecido com base em prudente e acurado estudo do mercado, prevê a produção de 197.400 a 221.400 toneladas de aço, 39.200 toneladas de ferro gusa, sendo 15.600 toneladas para fundição, além de relevantes quantidades de sub-produtos do carvão. A produção do carvão beneficiado na usina de Capivari está programada, para vender-se em 1948, em cerca de 175.000 toneladas.

Grande parte da produção já está vendida (chapas finas e trilhos). Há mercado certo para os demais produtos e, em relação às folhas de zinco e de flandres, há pedidos que excedem à capacidade da usina.

Uma fábrica de estruturas cujo projeto e orçamento estão em preparo nos Estados Unidos, virá incrementar o consumo dos perfilados pesados.

Todos esses resultados foram de ordem a que, apreciando-os na Mensagem apresentada ao Poder Legislativo, em 15 de março último o Exmo. Sr. Presidente da República, General Eurico Gaspar Dutra, pudesse afirmar decisivamente: "Volta Redonda corresponde às esperanças dos brasileiros. Com a maior satisfação podemos considerar o Brasil dotado de siderurgia pesada a carvão mineral — fato consumado de incomensurável alcance para o nosso País".

AOS REPRESENTANTES

**A DIREÇÃO SOLICITA PROVIDÊNCIAS
JUNTO AOS TESOUREIROS DAS UNIDA-
DES OU AOS ASSINANTES COM RELAÇÃO
AO PAGAMENTO DAS ASSINATURAS DO
CORRENTE ANO.**

BANCO DO BRASIL S. A.

Introdução ao Relatório referente ao exercício de 1947

Executando com firmeza, tato e serenidade, a política econômico-financeira do Governo, pôde o Banco do Brasil conseguir, em 1947, resultados bastante animadores para a economia do País.

Tendo-se emitido, em 1945, 3.073 milhões de cruzeiros e, em 1946, 2.959 milhões, dos quais só em dezembro 545 milhões, todavia, em 1947, apesar da forte pressão inflacionista reinante, apenas houve uma emissão de 100 milhões de cruzeiros, em fins de dezembro.

O estancamento das emissões e a sadia orientação da política de crédito do Banco do Brasil, de amparo à produção e impedimento às especulações, não agradaram aos inflacionistas e, por isso, surgiu ruidosa campanha, visando a demonstrar que o País caminhava para uma situação de colapso econômico. Firmaram-se, então, com solenidade, sombrios prognósticos de perigos iminentes para a Nação que, dentro de breve prazo, haveria de ser tragada por tremenda crise de depressão econômica, produzida pelos erros da política econômico-financeira do Governo. Houve, mesmo, quem pressagiasse, em 1947, vastas emissões de papel-moeda para pagamento do funcionalismo público, vultosos deficits orçamentários, desemprego em massa e a paralização de toda a atividade econômica nacional. Mas, felizmente, foi completo o malôgro dêsses augúrios e, em contrário aos vaticínios, ocorreram sinais evidentes de recuperação econômica e de ordem financeira do País.

Por ser de combate à inflação a política econômico-financeira do Governo, não poderia ela eximir-se dos ataques dos inflacionistas, cuja mentalidade de idolatria ao crédito os leva a acreditar que o progresso econômico possa advir de financiamentos da produção realizados com recursos, fornecidos pelas emissões de papel-moeda. Os inflacionistas exigem sempre a expansão de crédito por meios artificiais, para corresponder às necessidades da produção, mas tal exigência visa somente ao aumento dos preços das utilidades. Quando o Governo em vez de representar a Nação, timbra em ser organismo de partido ou de classe, as exigências são atendidas e em consequência surgem os créditos eleitorais, provocando depois tremendos desastres econômicos e acarretando situações em que os prejuízos são socializados e os lucros individualizados.

Nos países totalitários os financiamentos costumam ser feitos com recursos inflacionistas mais ou menos disfarçados e sempre com a amputação do poder de compra dos consumidores. Os alquimistas do crédito pretendem retirar a riqueza do nada e por isso consideram-no panacéia capaz de remover todas as dificuldades econômicas. Os inflacionistas afirmam que, por

não concederem bastante crédito, os bancos entretêm o mal-estar econômico, mas essa mentalidade precisa ser substituída por outra de bom senso, susceptível de persuadí-los de que a inflação só pode agravar os males que procura sanar. Acreditam nos milagres do crédito porque o confundem com capital, mas o crédito somente desloca o capital e apenas contribue, como qualquer instrumento de produção, para a criação de riquezas. Esquecem, ainda, que o trabalho e a economia são as fontes do capital e que o crédito não é sucedâneo da economia. Não vêm que o crédito excessivo é prejudicial e produz com o estímulo das especulações, desequilíbrios econômicos, tornando-se, mesmo, perigoso fator de amplificação desses desequilíbrios em virtude dos movimentos psicológicos gerais de entusiasmo que se originam.

Nossos inflacionistas precisam definitivamente se convencer de que sem bases sólidas jamais poderá haver crédito são. Convém acentuar que nem sempre o aumento de crédito é inflacionista, pois um sistema monetário deve ser elástico e apto a crescer, em caso de necessidade. A elasticidade faculta a ampliação da circulação motivada pelo desenvolvimento econômico; na inflação, porém, amplia-se a circulação independente desse desenvolvimento.

* * *

Aludem frequentemente os inflacionistas aos sistemas de financiamento, não só da produção como também de obras públicas, utilizados por alguns países, e estranham que no Brasil não tenham ainda sido aplicados. Tais sistemas baseam-se exclusivamente na inflação de crédito e só têm vigorado em nações totalitárias, onde o Estado dirige e coordena toda a atividade bancária. Não esclarecem os nossos inflacionistas que, nesses países, o Estado tem poderes para conhecer o montante dos depósitos particulares nos bancos e para obrigar os titulares a subscrever empréstimos públicos; não dizem que o Estado é senhor da economia e dirige soberanamente a produção e o consumo, fixando a proporção da atividade nacional que deverá ser consagrada à realização de obras públicas, em detrimento da produção de bens de consumo; silenciam que a moeda e os preços ficam sob o controle integral do Estado e não referem que os salários não podem ser aumentados e que os dividendos sofrem a limitação de 6 %, devendo as sociedades anônimas entregar ao Estado os lucros excedentes a essa taxa. Nos regimes totalitários, os problemas financeiros não existem ou cedem lugar aos de natureza política, econômica ou técnica e a ditadura tudo resolve soberanamente; há apenas o limite das dificuldades técnicas e o risco de revoltas políticas ou sociais suscitadas pelos excessos e erros da ditadura. Nos regimes liberais, entretanto, os problemas financeiros criam constantes dificuldades ao Estado, porque há limitação para as suas receitas e despesas.

Os problemas de financiamento de obras públicas, nos regimes liberais, estão subordinados a empréstimos ou impostos e, portanto, ao limite a que possa atingir o aumento das receitas.

O empréstimo público, representando a transferência de disponibilidades da Nação para o Tesouro, depende da capacidade de sua economia e essa das variações da renda nacional.

Nos regimes liberais, a economia representa a parte da renda nacional a cuja utilização os particulares livremente renunciam. Provém, assim, de uma livre restrição do consumo. Nos regimes totalitários, existe criação direta de economia porque o Estado determina a relação entre a produção e o consumo. O aumento considerável da produção nacional é obtido, de um lado, pela mobilização de todas as forças do capital e trabalho, de outro, pela limitação e restrição do consumo, coibição de alta de salários e fixação de lucros.

Há, entretanto, uma relação inelutável entre a massa de economias e as possibilidades de financiamento. A economia só é útil, economicamente, quando se destina a aplicações porque, assim, faculta o financiamento dos investimentos. Em caso contrário, produz restrição estéril do consumo, sem compensar essa redução por um correspondente aumento de atividade no setor de investimentos de capital.

Os processos de financiamentos empregados por países totalitários, e a que frequentemente se referem com indisfarçável entusiasmo os nossos inflacionistas, constituem apenas camuflagens de inflação de crédito. Para disfarçá-la usam a expressão — *prefinanciamento*. Todas as despesas de obras públicas e de produção são pagas por meio de créditos a curto prazo, representados por saques contra estabelecimentos bancários. Esses saques, teoricamente, devem ser resgatados no vencimento ou consolidados em títulos especiais de prazo médio. Para fazer face à circulação dos saques existem vários órgãos, mas, enfim, torna-se imperioso o recurso ao banco emissor. Em um dos países onde o prefinanciamento foi largamente usado, o fracasso final foi completo e um dos eminentes responsáveis pela engenhosa idéia assim se manifestou: "A fase de expansão de crédito terminou. Atualmente, é forçoso voltar às velhas regras de jogo de uma política financeira normal. As despesas não devem ultrapassar as receitas; se o acréscimo das despesas obrigar o Tesouro a recorrer a créditos de curto prazo, esses créditos deverão ser consolidados por meio de verdadeiros capitais de economia ou cobertos por impostos".

* * *

Em uma sociedade capitalista, a distribuição da força de trabalho, entre a produção de "bens de produção" e a de "bens de consumo", depende do volume das economias destinadas a investimentos e da possibilidade de lucros das empresas, que se utilizem dessas economias, para pagamento de mão-de-obra e compra de materiais destinados à criação de máquinas e equipamentos.

O crédito bancário representa importante papel na transferência dos fundos resultantes de economias para as pessoas ou empresas interessadas na produção de bens. Além dessa

transferência, os bancos possuem a capacidade de criar instrumentos de crédito que equivalem a dinheiro e por isso contribuem para a formação de capitais produtivos. A formação de capital compreende, assim, um complicado processo: particulares, sociedades anônimas e bancos fornecem fundos para investimentos; sociedades anônimas emitem ações e obrigações em troca desses fundos e então o trabalho e os materiais são empregados na construção de novos elementos de produção que permitam lucros futuros.

As atividades produtivas da Nação geram os rendimentos em dinheiro recebidos por todos que delas participam. As fábricas, minas, fazendas, estradas de ferro, companhias de serviços públicos e outras empresas produzem bens e serviços necessários à sociedade e os que participam da produção desses bens e serviços recebem dinheiro em pagamento, sob a forma de salários, ordenados, honorários, rendas, juros e lucros. Os salários e ordenados são pagos às pessoas que estão empregadas nos trabalhos de produção; a renda e os juros vão ter às mãos dos que emprestaram fundos para instalações; os lucros acrescentam os haveres dos proprietários de empresas como compensação dos investimentos feitos e dos riscos que suportaram.

O preço de venda dos produtos deve cobrir todas as despesas desembolsadas e um lucro razoável. Isso significa que a soma de rendimento em dinheiro, recebida pelos que tomam parte na produção e no seu escoamento, é igual ao valor dos bens e serviços que são lançados no mercado.

O crescimento do capital está na dependência da expansão do consumo e a força motora de toda atividade econômica, num sistema de iniciativa particular, provém das necessidades e da procura dos consumidores.

A base da pirâmide econômica é constituída pela produção de bens de consumo: primeiro os essenciais e depois os de luxo e conforto. No vértice aparecem as instalações e os equipamentos para a criação de novos bens de produção, cuja procura depende da dos bens de consumo que venham a produzir. Sempre que se reduz a procura de bens de consumo também declina a de bens de produção e em mais larga proporção. Qualquer leve retração na base da pirâmide repercute fortemente no vértice, provocando eliminações. Assim, para que se formem em larga escala capitais, é indispensável uma simultânea expansão da corrente de fundos através dos canais de consumo e de investimento.

As estatísticas têm revelado que, geralmente, cerca de 60% do total do operariado estão empregados na produção de bens de consumo e 40% na de bens de produção. Quando os "bens duráveis de consumo" são também incluídos, pelas estatísticas, na classe de "bens de consumo", a percentagem da produção de bens de consumo sobe para 80%.

Sob o ponto de vista social, o dinheiro, por si só, não é capital, mas faculta ao possuidor a aquisição ou o controle de bens

de produção. A criação de capitais envolve a transformação de economias monetárias em bens tangíveis. Os fundos economizados por particulares constituem simplesmente meios para a produção de capitais reais. Um particular pode considerar o dinheiro economizado como capital pessoal, mas essa economia só constitui verdadeiro capital, sob o ponto de vista social, quando os fundos economizados forem utilizados por outros em construção de usinas, fábricas, instalações, equipamentos ou outras formas de bens de produção.

A criação da economia individual é apenas o começo do processo de formação de capital. Capitais, em última análise, são bens resultantes de produção anterior e que estão sendo utilizados diretamente no processo de novas produções: bens de consumo ou novos bens de produção.

* * *

É pelo crédito que os capitais monetários, formados pela economia, são postos à disposição dos produtores para lhes dar emprêgo lucrativo. O crédito mobiliza e concentra fundos dispersos em vários patrimônios individuais e fá-los concorrer para a riqueza geral; faculta a ligação do espírito de economia ao de empreendimento, estimulando ambos.

São os bancos que realizam a concentração das economias. Graças a êles grande número de economias individuais, muito fracas para serem empregadas isoladamente, são reunidas e depois transferidas para as mãos dos produtores que as utilizam na criação de novas riquezas. Nem sempre essa repartição de economias, através do crédito, consulta ao interesse geral, pois, muitas vezes, as sociedades dissipam os fundos em especulações de aventura ou uma crise econômica consome o capital de empresas industriais reputadas sãs. Existem, também, desastres causados pela má utilização dos créditos. Mas, não obstante as faltas e os erros próprios de toda atividade humana, em conjunto, a repartição dos capitais de economia, através do mecanismo do crédito bancário, é fonte de progresso econômico. Graças à corrente de capitais, por intermédio dos bancos, ou pelas emissões de valores mobiliários, os recursos disponíveis dos particulares deixam de permanecer estéreis. Os bancos de depósitos e descontos fornecem às empresas industriais capital circulante, isto é, o capital que deverá ser aplicado durante pouco tempo no ciclo da produção e que tornará a aparecer, sob a forma monetária, por ocasião da venda dos produtos. Esses bancos operam no mercado monetário, que é o de prazo curto. Os bancos de investimentos, fazendo apêlo à economia criadora, fornecem às empresas capital fixo, isto é, aquêle que é investido em imóveis, maquinarias e equipamentos, e operam no mercado financeiro, que é o de prazo longo. Promovem o aparecimento de empresas novas e contribuem para a sua ampliação. Os bancos de depósitos e descontos entretêm e estimulam a corrente de trocas, facilitando as vendas a crédito e alimentando a tesouraria das empresas. Todos são necessários à vida econômica,

mas, em uma boa organização de crédito, os bancos devem ter finalidade específica, de acordo com a sua natureza. Quando um banco, cujos recursos promanam quase exclusivamente de depósitos a prazo curto e à vista, passa a dedicar-se, também, a operações de investimento, imensos riscos lhe advêm e o resultado poder-lhe-á ser mortal.

Além dos capitais providos das economias particulares, os bancos fornecem aos produtores um novo capital adicional por eles criado por meio de moeda escritural. Manejada com discernimento, e dentro dos limites assegurados pela técnica bancária, essa moeda é útil à produção, mas constitui grave perigo para a economia quando abusivamente empregada.

Para não falhar à missão de promover, cada vez mais, o progresso econômico e o bem-estar social exige o crédito, em sua prática, um suplemento de moralidade.

* * *

Acentuaram-se, em 1947, os benéficos resultados da política econômico-financeira do Governo que vem sendo executada pelo Banco do Brasil com prudência, perseverança e tato.

Com o estancamento das emissões formou-se um clima mais sadio para as atividades econômicas, que permitiu melhor rendimento aos fatores de produção. A orientação da política de crédito do Banco do Brasil facultou o estímulo à produção e a extinção das especulações. Não obstante terem sido deferidas todas as solicitações legítimas, surgiram infundadas críticas em torno de uma pretensa deflação de crédito. A esse respeito, são muito ilustrativos os algarismos constantes do seguinte quadro, referentes aos valores dos depósitos e empréstimos, com as respectivas percentagens, no exercício de 1947:

SALDOS EM FIM DE MÊS

Millhões de cruzeiros

MESES	DEPÓSITOS	EMPRÉSTIMOS	% DOS EMPRÉSTIMOS SOBRE OS DEPÓSITOS		
	1947	1947	1947	1946	1945
Janeiro	15.771	13.705	87	87	85
Fevereiro	16.179	12.778	79	84	86
Março	15.903	12.825	81	82	65
Abril	15.755	13.109	83	83	63
Maior	15.668	13.750	87	81	65
Junho	15.852	14.950	95	84	68
Julho	16.785	15.102	90	83	70
Agosto	16.679	15.259	91	83	73
Setembro	15.783	14.448	91	88	78
Outubro	15.405	14.375	93	87	81
Novembro	15.896	14.534	93	89	81
Dezembro	15.897	14.544	94	93	85
Média	15.889	14.115	89	85	75

Evidencia-se, assim, que a média da percentagem dos empréstimos, em relação aos depósitos, atingiu, em 1947, a 89%; em 1946, a 85% e, em 1945, a 75%.

Também é interessante a comparação entre as variações mensais das percentagens nos anos de 1945, 1946 e 1947.

Não se conformando com o estancamento das emissões, em 1947, têm sempre os inflacionistas feito acerbas críticas à execução da política econômico-financeira do Governo, acentuando não existir, para a debelação da inflação, providência mais eficaz do que o aumento da produção. Por isso, reclamam novas emissões de papel-moeda e a ampliação do crédito bancário para o fomento largo da produção. Chegam mesmo a afirmar que o estancamento das emissões causou a redução da produção nacional e, assim, impossibilitou a baixa do custo da vida. Mas essas alegações não têm cabimento, porquanto todos os fatores de produção do País estão plenamente aplicados. Não há mão de obra disponível: chega mesmo a ser de super-emprêgo a situação. O consumo de energia elétrica tem crescido sempre e, em certas regiões do País, a capacidade geradora das usinas atingiu quase ao ponto de saturação, não obstante a instalação de novas unidades. As solicitações dos consumidores de energia elétrica não podem ser atendidas pelas empresas produtoras. Todas as fábricas do País, apesar de haverem instalado novas maquinárias, mantêm-se em pleno regime de trabalho. É intenso o movimento de transporte de mercadorias através das estradas de ferro, das vias marítimas e das rodovias. Outro seria o aspecto da situação se a produção do País tivesse diminuído: haveria, então, sobra de fatores de produção. Não havendo disponibilidade de fatores de produção, não será possível aumentá-la senão por meio de novos fatores. Mas a consecução desses novos fatores envolve problemas relevantes, cuja solução demanda tempo. Para resolver o problema da mão-de-obra temos de apelar para a imigração e isso exige providências várias de difícil execução.

A política de crédito, que o Banco do Brasil vem executando, visa corrigir muitos desajustamentos, mas não pode eliminar todos os obstáculos existentes. Tem procurado estimular o aumento da produção de bens de consumo e extinguir todas as especulações; tem facilitado o financiamento da produção agrícola e principalmente a de gêneros alimentícios; tem desencorajado as operações que redundem em investimentos adiáveis ou em retenção de estoques de mercadorias.

Falta, pois, aos inflacionistas qualquer fundamento para impugnar a atual política de crédito, visto que tem ela visado somente o amparo dos verdadeiros interesses da economia nacional.

* * *

Durante o ano de 1947, tanto a Carteira de Redescontos como a Caixa de Mobilização Bancária desempenharam importante papel na solução de vários casos de grande relevância

para a economia do País. Também críticas injustas ocorreram em torno da ação desses órgãos, que funcionam no Banco do Brasil. Referiram os críticos que o volume das operações da Carteira de Redescontos havia passado de 3.115 milhões de cruzeiros, em janeiro, a 871 milhões, em fevereiro, significando essa queda uma drástica deflação de crédito. Clamando contra essa violenta baixa, esqueceram-se, todavia, de lhe esclarecer o motivo, que proveio somente do fato de haver o Governo, em virtude da Lei n.º 16, de 17 de fevereiro de 1947, procedido à encampação de emissões de papel-moeda de responsabilidade da Carteira de Redescontos, no valor de 2.250 milhões de cruzeiros. Através de lançamentos contábeis foram liquidados redescontos do Banco do Brasil, em igual valor, e o Tesouro creditado no Banco pelos 2.250 milhões de cruzeiros. Não houve, porém, baixa de volume de redescontos dos demais Bancos, que, ao contrário, aumentaram.

O assunto, entretanto, está amplamente esclarecido nos capítulos competentes deste relatório.

Em 31 de dezembro de 1947, montavam os redescontos a 1.473 milhões de cruzeiros.

* * *

Sobre a Caixa de Mobilização Bancária, cujo objetivo, de acôrdo com o Decreto n.º 21.499, de 9 de junho de 1932, que a instituiu, é o de promover a mobilização de importâncias aplicadas em operações seguras, mas de demorada liquidação, realizadas pelos bancos de depósitos e descontos, também muitas críticas infundadas apareceram. A mais corrente foi a de que o Banco do Brasil era o maior cliente da Caixa de Mobilização Bancária e absorvia-lhe a quase totalidade dos recursos em operações de seu próprio interesse. Tal crítica não tem, entretanto, qualquer fundamento, porque o Banco do Brasil nada deve à Caixa de Mobilização Bancária desde 26 de Maio de 1947, data em que liquidou o pequeno débito de 59 milhões de cruzeiros, que existia desde junho de 1943.

Os empréstimos feitos a bancos pela Caixa de Mobilização Bancária montavam, em 31 de dezembro de 1947, a Cr\$ 1.319.564.000,00. Esses empréstimos foram custeados com os recursos próprios da Caixa de Mobilização, requisitados ao Tesouro Nacional, no montante de Cr\$ 559.549.000,00, e com os recursos fornecidos pelo Banco do Brasil, no valor de Cr\$... 760.015.000,00. Destarte, em vez de esgotar os recursos da Caixa de Mobilização Bancária para operações de proveito próprio, conforme propalavam os críticos, havia o Banco do Brasil, até 31 de dezembro de 1947, lhe fornecido recursos no valor de mais de 760 milhões de cruzeiros.

São expressivos os algarismos referentes aos empréstimos feitos a bancos pela Caixa de Mobilização Bancária, a partir de 1945.

Em 31 de dezembro de 1945, ascendiam os empréstimos a Cr\$ 163.823.000,00; em igual data de 1946, a Cr\$

610.200.000,00 e na mesma data, em 1947, a Cr\$
1.319.564.000,00.

Esses algarismos dispensam quaisquer comentários e revelam a orientação da política de crédito do Governo que o Banco do Brasil tem procurado executar com fidelidade e prudência.

Mobilizando o ativo dos bancos congelado em empréstimos a prazo longo — imóveis, hipotecas, etc. — facultamos a Caixa de Mobilização a possibilidade de atender às retiradas dos depositantes.

* * *

A Superintendência da Moeda e do Crédito continuou, em 1947, a prestar reais serviços ao País e funcionou reiteradas vezes como verdadeiro Banco Central, solucionando com presteza e segurança situações muito embaraçosas.

Foram os recursos por ela fornecidos à Carteira de Redescontos que permitiram ao Banco do Brasil deter, prontamente, as graves ocorrências bancárias irrompidas, em São Paulo, em fins de junho de 1947. Com esses recursos, que montaram a perto de 627 milhões de cruzeiros, pôde a Superintendência da Moeda e do Crédito aumentar a circulação monetária, sem emissão de papel-moeda.

O numerário suprido à Carteira de Redescontos estava guardado em cofres da Superintendência da Moeda e do Crédito e proviera dos "Depósitos Compulsórios" determinados pelo Decreto-lei n.º 9.159, que regulou a distribuição de lucros e instituiu o "Imposto Adicional de Renda".

Das ásperas provas a que tem sido submetida a Superintendência da Moeda e do Crédito, evidencia-se ser ela um órgão imprescindível à solução dos nossos atuais problemas bancários. Sua eficiência já foi fartamente comprovada e, assim, com esse órgão deveremos preparar o caminho para a instalação do Banco Central.

* * *

Surgiram ultimamente algumas críticas sobre a má aplicação das nossas divisas, que estariam sendo consumidas em pagamento de bugigangas, com imenso prejuízo para a economia do País.

Também voltaram os inexoráveis inflacionistas a afirmar que o ouro que possuímos constitui lastro de nossa moeda. Convm, pois, repetir, agora, o que já foi dito em nosso relatório do exercício de 1945, para avivar a memória dos esquecidos: "Não é verdade que esse ouro constitua ou possa vir a constituir lastro de nossa moeda. Lastro é o ouro que serve de base a uma moeda-papel conversível e que por ela possa ser trocado quando o portador assim o desejar. Nossa circulação é de papel-moeda inconvertível e o ouro que possuímos no exterior promanou dos saldos positivos da nossa balança de contas e pôde ser acumulado pela razão de muito havermos exportado e pouco termos podido importar, em consequência do período de guerra. Esse ouro vai servir para pagar as importações de má-

quinas, instalações e demais bens de produção necessários ao reaparelhamento industrial da Nação e, ainda, para constituir reservas de câmbio”.

Na ânsia de confundir, afirmaram ainda os críticos que o Governo estaria obrigado a retirar da circulação um valor de papel-moeda correspondente ao das divisas que tivessem sido utilizadas, visto representarem elas lastro dessa moeda. Essa afirmação é também infundada, porquanto aquilo que o Decreto-lei n.º 4.792, de 5 de outubro de 1942, determinou foi que “tanto as emissões oriundas do redesconto como as decorrentes dos empréstimos a bancos, mediante as requisições de que trata o art. 2.º da Lei n.º 449, de 14 de junho de 1937, e o art. 4.º do Decreto n.º 21.499, de 9 de junho de 1932, seriam garantidas pelas disponibilidades do Governo, em ouro e em cambiais, na proporção de 25%”. Em virtude de dispositivo expresso do artigo 3.º, ficou vedado qualquer outro processo de emissão a não ser pelo que foi indicado no referido Decreto-lei. O art. 4.º dispôs que “o papel-moeda em circulação, não emitido de acordo com o art. 2.º, seria gradativamente recolhido, segundo instruções do Governo.

E, portanto, pura fantasia a aludida obrigatoriedade de recolher um valor de papel-moeda equivalente ao das divisas consumidas em pagamento de utilidades.

Quanto à aplicação de divisas em bugigangas, ainda claudicam os impenitentes críticos, visto que, em 1947, as percentagens relativas ao volume das mercadorias importadas foram as seguintes: matérias primas 69%; gêneros alimentícios, incluindo trigo e farinha de trigo, 14,3%; manufaturas, inclusive máquinas, ferramentas e utensílios, 16,6%.

* * *

Críticos tendenciosos frequentemente asseveraram que o Banco do Brasil tem deixado de amparar as atividades rurais para incrementar as aplicações de caráter puramente comercial, procurando arditamente justificar tais afirmações com os alarmismos colhidos em nossas publicações oficiais. De fato, comparando-se os valores da rubrica “Empréstimos Rurais”, do ativo dos nossos balanços, em 31 de dezembro de 1945 e 1947, aparecerá uma diminuição de 1.228 milhões de cruzeiros. Mas essa diferença, por si só, sem outras informações, não constitui elemento seguro para autorizar um perito consciencioso a concluir que as aplicações agrícolas se reduziram. Preliminarmente, deverá ser conhecida a discriminação do título contábil “Empréstimos Rurais”, isto é, a natureza das operações englobadas na mencionada rubrica. Essa rubrica de nossos balanços engloba as operações de vários financiamentos de algodão em pluma, de responsabilidade do Tesouro Nacional, feitos através da nossa Carteira Agrícola e Industrial, os empréstimos pecuários e os agrícolas. Os financiamentos de algodão resultaram da inequibibilidade das exportações durante o período da última guerra, mas, acabada essa, restauraram-se as trocas internacionais

e os empréstimos foram paulatinamente se liquidando até ficarem encerrados em 15 de dezembro de 1947. Além da liquidação desses financiamentos, concorreram, ainda, para a aludida diferença, as amortizações normais e as importâncias levadas a créditos em liquidação dos empréstimos pecuários.

Não houve assim qualquer redução dos empréstimos agrícolas.

No capítulo competente deste relatório há explicação minuciosa sobre o assunto.

* * *

Outra crítica infundada dos inflacionistas, mas difundida com estardalhaço, concerne ao aumento dos empréstimos no Distrito Federal, os quais, entre 1945 e 1947, apresentaram um crescimento no valor de 1.320 milhões de cruzeiros. Esse aumento, entretanto, não resultou de aplicações feitas no Distrito Federal em empréstimos de natureza comercial e em detrimento da produção nacional, como assoalharam críticos pressurosos, mas, ao contrário, proveio de operações feitas por nossa Agência Central para atender à economia de vários Estados. Assim, os empréstimos no Distrito Federal abrangem as aplicações feitas através da Caixa de Mobilização Bancária, com recursos fornecidos pelo Banco do Brasil, que beneficiaram bancos sediados fora do Rio de Janeiro e financiamentos da produção de vários Estados, tanto do norte como do sul do País.

* * *

Porfiam alguns comentadores da presente política econômico-financeira em atribuir o aumento do custo da vida à escassez de produção provocada pela suposta deflação efetuada pelo Banco do Brasil.

Outros, entretanto, consideram a alta dos preços das utilidades uma consequência da inflação, que, a seu ver, não tem sido eficazmente combatida pelo Banco do Brasil. Acentuam estes que, apesar de terem cessado as emissões, os meios de pagamento existentes ainda são excessivos em relação ao volume da produção do País.

Ante a diversidade dos comentários, o assunto merece ser apreciado. Inicialmente, compete-nos salientar que a política econômico-financeira executada pelo Banco do Brasil não é de deflação, mas sim de combate à inflação. A palavra *deflação* costuma ser empregada em várias acepções e no sentido mais radical significa redução dos instrumentos de circulação. O problema da deflação, no sentido radical, consiste em reduzir a moeda em circulação, cujo excesso faculta a criação exagerada de poder de compra através de créditos bancários. Essa deflação visa diminuir a quantidade de moeda em circulação para obrigar os bancos a reduzir o volume dos empréstimos.

A experiência tem demonstrado que o processo da deflação não é simétrico ao da inflação e por isso não exerce sobre o nível dos preços um efeito exatamente inverso. Além disso, os fatos têm comprovado que o nível de preços oferece grande re-

sistência à redução do poder de compra do público. Na inflação é fácil e rápida a propagação da alta de preços, mas a baixa, na deflação, é, em geral, lenta e hesitante.

Na execução da política econômico-financeira do Governo, o Banco do Brasil não praticou a deflação, porém, opôs-se à inflação, executando providências tão acertadas que lhe permitiram estancar as emissões, ao fim apenas de um ano de esforços.

Durante o segundo semestre do ano de 1947 houve uma forte pressão de alta de preços de produtos alimentícios, provinda do exterior. Foi um reflexo da grande elevação dos preços desses produtos nos mercados dos Estados Unidos. Também internamente houve alguns fatores que influíram no mesmo sentido.

Agora, entretanto, quando os preços dos alimentos baixaram nos mercados norte-americanos, é lícito vislumbrar indícios favoráveis e tendência para melhoria.

* * *

Caracterizou-se o ano de 1947, no campo econômico-financeiro, por fatos que demonstram claramente que a Nação está reagindo e trilhando com firmeza a estrada da recuperação.

Além do estancamento das emissões, permitiu a execução orçamentária que o exercício passado se encerrasse com um *superavit* de 460 milhões de cruzeiros, tanto mais significativo quanto, no exercício de 1946, o *deficit* montou a 2.633 milhões de cruzeiros.

* * *

Os algarismos e os fatos que revelamos comprovam a restauração da ordem financeira.

Estando o Governo firmemente decidido a perseverar na política de rigoroso cerceamento das despesas não essenciais e de aperfeiçoamento da arrecadação, podemos prever dias mais prósperos para a Nação.

Abril de 1948. — *Manoel Guilherme da Silveira Filho*,

Presidente.

AOS NOSSOS REPRESENTANTES

AO SERES TRANSFERIDO PASSA TEUS
ENCARGOS A UM OUTRO COMPA-
NHEIRO E COMUNICA A NOSSA DIREÇÃO.

Colaboram neste número:

Cel. J. V. Sayão Cardoso
Cel. J. B. Magalhães
Cel. Rinaldo Camara
Ten. Cel. Olympio Mourão Filho
Ten. Cel. Ary Silveira
Major Paulo Enéas
Major J. A. Dale Coutinho
Major J. Codeceira Lopes
Major Belarmino N. Galvão
Major Alipio A. de Carvalho
Major José C. de Aragão
Cap. Moacyr R. Coelho
1.º Ten. Diogenes V. Silva
1.º Ten. Luiz Tabajara
1.º Ten. Lelio Bennet Facó
Aspirante Gustavo Lisboa Braga
Aluno do C. P. O. R. Paulo de Tarso Santos



É permitida a reprodução total ou parcial dos artigos publicados nesta Revista, desde que seja citada a fonte.

Cr\$ 10,00