

A DEFESA NACIONAL

FUNDADA EM 10 DE OUTUBRO DE 1913

Ano LXIV

BRASIL — RIO DE JANEIRO, NOVEMBRO DE 1956

N. 508

SUMÁRIO

Págs.

*Editorial	5
------------------	---

CULTURA PROFISSIONAL

A transformação da Cavalaria e o espírito cavalariano — Cel. Aroldo Ramos de Castro	7
Conceituação psicológica de Chefia — Cel. Richard Steinbach (Tradução da revista "Army Information Digest" de junho de 1956, pelo Ten.-Cel. Fernando A. Moreira Barbosa)	15
Fortificações do Rio Grande do Sul e de Mato Grosso — Cel. Annibal Barreto	21
A guerra psicológica — Cap. A. Simons — Tradução do "Bulletin Periódico" (Bélgica)	27

CULTURA GERAL

Calógeras e a sua obra — Conferência pronunciada na Biblioteca do Exército pelo Sr. Antônio Gontijo de Carvalho	39
Santos Dumont e a Paz — Prof. Maurício de Medeiros	47
Monazita no Brasil — Dr. Othon Henry Leonardos, do Conselho Nacional de Minas e Metalurgia	63
Rui e as Forças Armadas — Major Amerino Raposo	71
O Exército como fator na produção agrícola nacional — Ten.-Cel. Tasso Vilar de Aquino	77

DIVERSOS

Idade da razão — Ten.-Cel. Luiz Felipe Silva Wiedemann	81
Comentários sobre a atual lei de promoções de oficiais e sua regulamentação — Cap. Jorge da Costa Braga	85
Atividades das Comissões de Estradas de Rodagem da Diretoria de Obras e Fortificações do Exército — Cel. Floriano Möller	91
Considerações sobre a necessidade de dirigirmos a formação da mentalidade de nossos jovens — Cap. João Manoel S. Brochado	103

BRASILIANAS

Ano Santos Dumont (programa de comemorações) — F.N.M.: 200 caminhões produzidos por mês no curso de 1955 — Redução dos estoques de borracha nas fábricas de pneumáticos — Petrobrás: produção diária de 8.173 barris de petróleo no semestre findo — Obras para ampliação da capacidade de produção de Monlevade — Quadrilátero ferrífero: adiantadas as pesquisas de reservas — A população das capitais: S. Paulo na vanguarda — Produção de máquinas de costura superior ao consumo atual — Produzir melhor ou perder mercados	117
Atos Oficiais	123

MERCADOS FRIGORÍFICOS PUGA S.A.

"MERPUGA"

DO PRODUTOR AO CONSUMIDOR

FUNDADA EM 1948

RUA SIQUEIRA CAMPOS, 69/71 — COPACABANA
Enderêço Telegráfico "MERPUGA"

AVENIDA NILO PEÇANHA, 26 — 8º andar — Sala 814
Telefone 42-6639

RIO DE JANEIRO — BRASIL

*

CAPITAL

Realizado.....	Cr\$ 6.000.000,00
Autorizado.....	Cr\$ 30.000.000,00

*

Importação — Exportação — Comércio em geral de todos os gêneros alimentícios de qualquer natureza — Venda, aos melhores preços e condições, direta ao povo consumidor

*

TELEFONES

Pedidos.....	37-7141
	37-8232
Administração.....	37-9332
Bilhares.....	37-8121
Depósito externo.....	37-7977
Escritório.....	37-9113
Peixaria.....	37-8781
Restaurante.....	37-7742
Rotisserie.....	37-8855

O MELHOR, PELO PREÇO MENOR

750/57 PB.

AVISO SÔBRE ASSINATURAS

PARA FACILIDADE DO CONTRÔLE DO SERVIÇO, A PARTIR DE JANEIRO DE 1957, SÓ EXISTIRÁ UMA FORMA DE PAGAMENTO:

ASSINATURA ANUAL DE CR\$ 100,00, PAGA NO INÍCIO DE CADA ANO.

— OUTROSSIM, SOLICITAMOS AOS NOS-
SOS REPRESENTANTES E ASSINANTES, COMU-
NICAREM SUAS TRANSFERÊNCIAS OU MUDAN-
ÇAS DE ENDERÉÇO, USANDO A FICHA DESTA-
CÁVEL QUE SE ENCONTRA ABAIXO.

A DEFESA NACIONAL

MINISTÉRIO DA GUERRA

Caixa Postal 17 — Rio de Janeiro

FICHA DE MOVIMENTAÇÃO

Nome do assinante

Pôsto Fôrça Armada

Enderêço antigo :

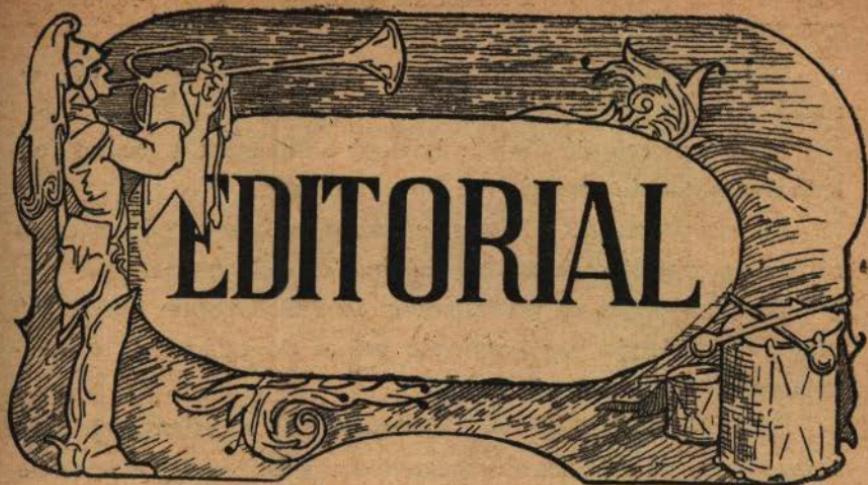
Unidade Região

Residência (Rua, Bairro, Cidade e Estado)

Enderêço atual :

Unidade Região

Residência (Rua, Bairro, Cidade e Estado)



As guerras modernas se fazem com as Reservas. O exército de paz serve apenas de arcabouço para a mobilização militar.

Considera-se uma organização normal de paz aquela em que os efetivos são de 1/3 a 1/5 do que se pretende mobilizar.

Assim todo interesse em instruir a reserva e mantê-la em forma é tarefa que terá enormes consequências durante o conflito.

O General Gamelin nas suas recentes Memórias mostra que um dos erros fundamentais do Exército francês depois de 1918 foi não ter dado a devida atenção aos estágios dos oficiais da Reserva. Faltou-lhes coesão e uniformidade na ação profissional.

Por outro lado Schlieffen ao examinar o que ele chamou "exércitos de milhões" nos assevera que a História não regista um Chefe sequer que declarasse possuir tropas demais depois da batalha, todos ao contrário se lamentavam da inferioridade numérica.

Assim os efetivos crescem assustadoramente na guerra moderna porque todos querem vencer o conflito em curto prazo.

Precisamos nós dar mais atenção e sobretudo mais estímulo aos nossos oficiais provenientes dos C.P.O.R.

Há anos se acha em elaboração o Regulamento de Promoções da Reserva.

Eles podem e devem ter acesso até o posto de Tenente-Coronel.

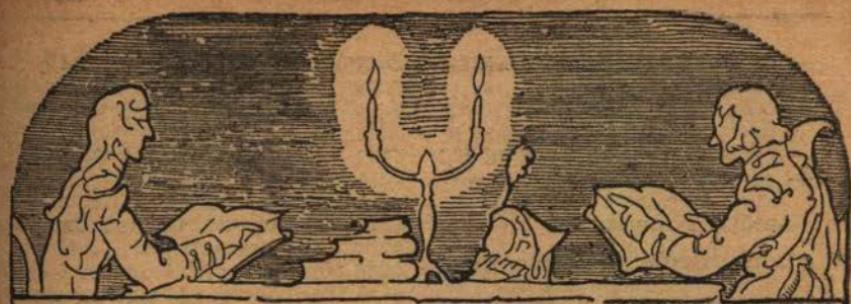
Para o acesso até Capitão bastará o interstício e um ou dois estágios curtos de um mês em corpo de tropa.

Para a promoção a Major julgamos indispensável um curso rápido de aperfeiçoamento, no máximo de dois meses.

Seria justo que os participantes da FEB tivessem acesso até Major dependendo sua promoção acima do estágio de aperfeiçoamento.

Há exércitos que em vista de aperturas financeiras-orçamentárias fazem os estágios da reserva aos sábados nos corpos de tropa.

A "Defesa Nacional" apela aos poderes competentes para publicar de vez o Regulamento que dará aos galhardos oficiais provenientes dos C.P.O.R. e N.P.O.R. o sentimento de que não estão desprezados e que a Nação confia na sua cooperação eficiente e decisiva nas horas supremas do sacrifício nacional.



CVLTURA PROFISSIONAL

A TRANSFORMAÇÃO DA CAVALARIA E O ESPÍRITO CAVALARIANO

Cel. AROLD RAMOS DE CASTRO,
diplomado pela ESG — Subcm. da AMAN

(Tradução comentada do artigo do Gen. JÚLIO GARCIA FERNANDEZ, publicado na Revista "Ejército")

A Revista "Ejército", órgão oficial do "Ministério Del Ejército" da república espanhola, publicou em seu n. 192, de janeiro do corrente ano um interessantíssimo artigo do General de Brigada Júlio Garcia Fernandez, sob o título "A Transformação da Cavalaria e o Espírito Cavalariano".

Julgamos de grande oportunidade a tradução do mencionado artigo, e, com a finalidade de bem adaptá-lo às condições particulares do caso brasileiro, com a devida permissão do seu autor, faremos comentários ao término de cada título do supramencionado artigo.

I — PERMANÊNCIA DAS MISSÕES DA CAVALARIA

A) Tradução

Ao contemplar a evolução sofrida pela Cavalaria, grande número de estudiosos do assunto limita especi-

almente suas observações ao fato da grande transformação sofrida pela Arma na sua organização, embora sem uma segura convicção de que permanecem inalteráveis as missões que de há muito lhe estão afetas. Todavia, a persistência das missões não implica em dizer que a execução das mesmas se processe da maneira idêntica que antes da mencionada evolução.

Exatamente assim indicam os nossos regulamentos quando dizem: "Estas missões não sofreram modificações; porém, o conceito de velocidade, potência de fogo, amplitude e profundidade das operações que a guerra moderna impõe, fizeram com que a Cavalaria utilizasse elementos de combate mais velozes e de maior potência de fogo".

As missões que continuam em permanência através dos séculos são, como é conhecido, as seguintes:

— descobrir ou explorar;

- cobrir ou proporcionar segurança;
- combater, com as suas modalidades;
- explorar o êxito e perseguir;
- retardar a progressão do inimigo e proteger a retirada das próprias forças.

Assim, as referidas missões exigem as mesmas qualidades e o mesmo espírito, razão pela qual temos insistido reiteradamente neste trabalho, na conveniência e na necessidade de que sejam cultivadas essas características e esse espírito tradicional da Cavalaria, se, na verdade, se deseja que as missões possam chegar a ser cumpridas de forma apropriada.

Como se sabe, essas características da Cavalaria são: velocidade, mobilidade, flexibilidade e fluidez. Tôdas elas lhe permitem atuar em amplos espaços, tanto frontais como profundos, para o que, na maioria das vezes, o deve fazer com independência e grande iniciativa e os seus Comandos, desde os escalões inferiores, necessitam ser dotados de grande firmeza, resolução, valor e rapidez.

O que foi dito se evidencia mais claramente nas missões ofensivas. Assim, por exemplo, na exploração do êxito necessita possuir grande combatividade e audácia para lançar-se na desorganização da retaguarda inimiga, rapidez nas decisões e nos movimentos, grande aptidão para mover-se em terrenos desconhecidos, tudo, aliado a uma grande resistência física, visão e personalidade.

Se passamos do campo ofensivo ao defensivo, defrontamo-nos com os mesmos aspectos, dado que, na defensiva, campeia um espírito ofensivo muito elevado, unido à necessidade vital de uma ação de sacrifício em prol da proteção de um elevado contingente de forças amigas, ou, dos seus próprios elementos.

No cumprimento de tôdas as suas missões a variação da situação a cada momento é substancial. É a Cavalaria a Arma na qual se considera que o *imprevisto* ocorre sempre e, para a qual, menos valem as situações tipo. Já para as outras

Armas as fases e as situações um pouco fluídas são as mais difíceis de apresentar e resolver, pelo que são postergadas até mesmo no terreno didático. Cumpre considerar, entretanto, que essas situações são as normais para a Cavalaria.

Do que foi dito, concluimos bem claramente que as missões de Cavalaria permanecem inalteradas; que a Arma não é igualmente apropriada para tôdas as missões de combate e que a sua maior utilidade é precisamente quando as suas congêneres, com especialidade a Infantaria, se defrontam com um maior número de dificuldades e, por último, que a nobre Arma exige características próprias que é necessário criar e manter.

B) Comentários

Realmente, o General Júlio Garcia Fernandez, com argumentos sólidos, ressaltou que as missões atribuídas à Cavalaria, desde tempos remotos, ainda permanecem integrais, apesar da crescente evolução técnica sofrida pela guerra contemporânea.

Todavia, para o caso particular brasileiro, as modificações materiais introduzidas na Cavalaria, fim de melhor adaptá-la às contingências da guerra moderna, não foram de molde a banir de maneira decisiva o seu tradicional meio de transporte e de combate: o cavalo.

Assim é que, a atual organização das unidades de Cavalaria do Exército brasileiro comporta a utilização de meios motorizados, motomecanizados e hipomóveis. Essa gama de meios materiais é, lógicamente, uma decorrência das contingências geográficas, industriais e econômicas que exercem poderosa influência no que concerne à organização das nossas forças terrestres.

Abolir, por exemplo, o cavalo da organização da Cavalaria brasileira seria, sem dúvida, algo de precipitado e contraproducente, uma vez que possuímos regiões do nosso território, nas quais, os meios hipomóveis são, ainda, os únicos capazes de assegurar um movimento rápido, duradouro, flexível e preciso.

Por outro lado, no desenvolvimento das operações militares impõe-se não lançar os meios *hipomóveis* da Cavalaria nos *Teatros principais* de operações, nos quais, o adversário concentrará fatalmente, poderosos elementos blindados e motorizados, mercê evidentemente das facilidades topográficas para o emprego de tais meios. Todavia, bem sabemos que sempre existirão *Teatros secundários* necessitando de serem convenientemente equipados e, nos quais, o *Curso das Operações* pode apresentar situações decisivas para o conjunto das mesmas. A Cavalaria hipomóvel é, lógicamente, uma Arma altamente credenciada para operar em tais *Teatros* nos quais poderá dar pleno desenvolvimento à sua aptidão para a manobra.

Quanto ao que se relaciona à formação do espírito do cavalariano, justo é considerar que o Gen. Júlio Garcia Fernandez, com muito acerto e objetividades, salienta a necessidade de ser o mesmo formado e desenvolvido com especial carinho, pois, só assim será possível formar um binômio. Quadros-Tropa dotado de marcantes qualidades Morais e Físicas que bem se adaptem às delicadas e difíceis missões atribuídas à Cavalaria. Não queremos dizer com isso que o cavalariano seja um combatente especial, dotado de qualidades superiores aos integrantes das outras Armas e, sim, que ele necessita possuir um alto grau de Adestramento, Iniciativa, Rapidez de decisão e, sobretudo, um acentuado espírito de *Sacrifício*.

II — A TRANSFORMAÇÃO DA CAVALARIA

A) Tradução

Havia anos que o aumento da potência de fogo dos Exércitos mostrava a necessidade de transformar a Cavalaria. Esta transformação se desenvolveu depois da I Guerra Mundial e se tornou fato decisivo depois da II Guerra Mundial com o emprego de unidades mecanizadas. A Polónia foi o teatro do último emprego de grandes contingentes de Cavalaria hipomóvel.

Tal transformação se chocava com vários séculos de tradição, relativamente ao emprego do elemento que lhe havia dado o nome. A razão de ser das Armas são as missões que lhes incumbem e não os meios com os quais elas as cumprem. Assim, a Artilharia continua sendo constituída por unidades de lança-foguetes e a Cavalaria pelos atuais *Dragões*.

Em todos os exércitos tal transformação se tem realizado com uma certa lentidão. No período de transição todos os países têm tido um período de unidades mistas — de que tem participado o restante das Armas — e nas quais surgiu o chamado “coquetel alfafa-gasolina” e que terminou com a criação das unidades dos dois tipos, contudo, sem haver mescla entre elas.

Tal transformação, sumamente interessante, não tem sido suficientemente conhecida nem divulgada, tanto entre nós como entre outros Exércitos.

Hoje se vê a tendência natural de converter todas as unidades de Cavalaria hipomóvel em Cavalaria mecanizada. E, como tendência apresentada por alguns, está a de algumas unidades serem dotadas de helicópteros, com o que ganharão, sem dúvida, em velocidade e flexibilidade para determinadas ações e ajudarão positivamente o trabalho dos reconhecimentos. Tais unidades seriam independentes das que a Aviação emprega em cooperação com a Cavalaria em missões de informação ou operativas, com o objetivo de melhor contribuir para que possam elas cumprir o que lhes foi cometido de forma mais eficaz.

Os progressos das diversas armas contracarros, a partir da II Guerra Mundial, na secular luta contra a couraça, fêz com que a proteção das unidades blindadas fosse procurada, já em ótimas condições, independentes da própria blindagem. Os elementos mecanizados e os carros pouco velozes, ou que ofereçam muito alvo, já passaram à História. Tiveram sua fugaz oportunidade; porém, hoje em dia, podem considerar-se quase desterrados dos campos de batalha.

As unidades encouraçadas, em muito maior grau de que as de Cavalaria, devem buscar sua invulnerabilidade na velocidade, na mobilidade e no pequeno alvo que possam oferecer, mais do que na couraça de que possam estar dotados.

Esta transformação tem feito, mais do que nunca, com que a Cavalaria seja uma Arma cara, quanto, não tanto, como muitas outras de que estão dotados os Exércitos, embora a verdade seja a de nenhuma idêntica a ela admitir uma inversão tão segura em face do justo emprêgo que lhe fôr atribuído.

B) Comentários.

No início da tradução do presente capítulo, cumpre considerar que as considerações feitas pelo Gen. Fernandez acerca do emprêgo da Cavalaria hipomóvel no teatro de operações da Polônia no decurso da última Grande Guerra não consistiu, como disse o referido General, o último campo de ação militar da Cavalaria tradicional, isto é, usando o cavalo como meio de *Transporte* e de *Combate*.

Na Rússia, por ocasião da sua invasão pelas poderosas "Panzer" alemãs, os russos souberam brilhantemente tirar partido da sua Cavalaria hipomóvel e com ela enfrentaram, vitoriosamente, as fôrças mecanizadas alemãs, imobilizadas nas geladas estepes do país. O alto comando russo, dando um extraordinário exemplo de adaptação dos meios de combate às particulares condições geográficas e climatéricas de momento, empregou com absoluto sucesso vultosas fôrças de Cavalaria hipomóvel e conseguiu brilhantes resultados.

O que se passou, pois, no teatro de operações da Europa oriental é, indiscutivelmente, um precioso ensinamento para aqueles que têm o encargo de planejar possíveis operações no continente sul-americano, fazendo lógicamente a abstração das fortes nevadas, mas, considerando a precariedade das comunicações, agravada ainda mais, nas épocas das grandes precipitações pluviométricas.

Assim, achamos perfeitamente justa a organização mista que foi dada às nossas Grandes Unidades de Cavalaria e, sobretudo, a predominância numérica dos efetivos hipomóveis.

III — O ESPÍRITO CAVALARIANO

A) Tradução

Para alguns já não parece apropriado esta designação para assinalar o espírito que tradicionalmente tem animado e, o que é mais importante, deve animar a Cavalaria. Cremos que nenhuma expressão se aproxima mais da que se quer traduzir. Agora se a vem substituindo pela do "Espírito da Cavalaria", que embora correta, por sua maior amplitude, não o expressa de u'a maneira tão clara. Essa é a razão pela qual nossos próprios regulamentos empregam ambas expressões indistintamente.

Porém, o que significa *Espírito da Cavalaria* ou *Espírito Cavalariano* não se pode desconhecer nem mesmo confundir-se com o Espírito da Arma, pois, este último conserva sempre um certo matiz dissociador que se torna cada vez mais enraizado. A equivalência entre o *Espírito do Cavalariano* e o *Espírito da Arma* só a pode encontrar aqueles que não se tenham aproximado da Cavalaria, embora, mesmo, no terreno teórico. Tanto é assim que alguns chefes no comando de unidades de Armas diferentes da Cavalaria têm sabido dar às mesmas um espírito, uma mobilidade e um entusiasmo que se assemelha profundamente ao *Espírito Cavalariano*.

Para a Cavalaria são também princípios fundamentais: a vontade de vencer, a ação de conjunto e a surpresa. Porém, assim como em outras Armas, o segundo tem um valor mui elevado, na Cavalaria, entretanto, a vontade de vencer e a surpresa estão gravados na mente de todos os chefes da Arma e são as molas que os impulsionam a todo o momento. Tal fato faz com que a mentalidade que atua na Cavalaria seja distinta. Não se trata de fazer comparações; não é melhor

nem pior, é essencialmente diferente.

Tão diferente é que, muitos dos que a tem de estudar em consonância com a sua organização e à sua tática, como ocorre aos Oficiais de Estado-Maior, reconhecem a grande dificuldade que encontram para amoldarem-se às peculiaridades táticas da Arma. Não que seja mais difícil, mas, em verdade, por que deve ser encarada com outra mentalidade e com outras medidas. Até mesmo se depara um problema de escala. Todo oficial de outra Arma fica ao querer empregar a nossa, indeciso quanto aos problemas *Frente* e *Profundidade* e muito mais ainda no que concerne ao *Tempo*. É que os relógios andam de maneira mui diferente, e quem está acostumado a realizar tudo em forma mais ou menos metódica, não se acostuma a tomar as suas decisões rapidamente, embora pareçam demasiado esquemáticas. Por outras palavras, quem não pertence e não vive ligado a ela em corpo e espírito tende a negar mal e tardiamente.

Este conjunto de qualidades características que necessita o pessoal da Cavalaria constitui o que em todos os Exércitos do mundo se tem chamado sempre "Espírito Cavalariano" e que as "Normas Provisórias para o Emprégo da Cavalaria", tomo II (1ª parte) em seu art. 34, definem, dizendo: "firme resolução de chegar até o inimigo e dominá-lo por uma brilhante ostentação de energia, que é a essência do espírito cavalariano e que deve animar desde o soldado até o chefe de Grande Unidade".

E são estas qualidades de independência, resolução iniciativa, arrôjo e audácia que destacam o verdadeiro cavalariano. Assim, não se comprehende um cavalariano preocupando-se profundamente com a segurança dos flancos. Sua rapidez, ousadia e combatividade deve suprir as possíveis falhas ou lacunas que se apresentem.

Se quer lançar-se em ações só que ofereçam segurança e certeza de bom êxito, na verdade não se movimentaria nunca e perderia as melhores oportunidades. Claro é, en-

tretanto, que, com os seus próprios meios e com o auxílio que lhe pode oferecer, especialmente, a Aviação, não procure dar à sua ação, sem o menosprêzo da rapidez, um mínimo de segurança.

A necessidade destas qualidades para o bom êxito das missões atribuídas à Cavalaria ninguém tem discutido e sempre se tem ressaltado e exigido dos Generais e todos os integrantes da Arma.

Frase épica e um tanto lírica é aquela dirigida por um General aos seus oficiais: "Se não possuis a visão da águia, a firmeza e a combatividade do leão e a rapidez do raio, apeia, não podeis pertencer ao fúraco da Cavalaria".

B) Comentários

Em verdade, as missões atribuídas à Cavalaria se desenrolam comumente em largos espaços e grandes profundidades, razão pela qual, aqueles que se iniciam no estudo da tática utilizada pela Arma dos Espaços Livres sentem dificuldades para apresentar uma solução aceitável. Realmente, em geral, os processos empregados pela Cavalaria para equipar as zonas de ação em que deve operar não permitem em via de regra uma distribuição equitativa; tal fato, porém, ela supre pela aptidão que possui para a manobra.

Por outro lado, o General Fernandez, com muita propriedade, afirma que o Cavalariano deve ser dotado de um alto espírito ofensivo, pois, só assim lhe será possível enfrentar, com êxito, as missões que na guerra lhe são comumente cometidas.

IV — COMO SE PREPARA O ESPÍRITO CAVALARIANO

A) Tradução

Embora alguns já nasçam com uma mentalidade de Cavalaria, o comum é o pessoal que a ela irá pertencer necessitar de uma preparação especial que o conduza à posse de um determinado número de qualidades e virtudes. Essa preparação moral e material, não é fácil nem

rápida, e muito menos fácil de improvisar.

A preparação e instrução deve ser orientada até a obtenção de tôdas as qualidades e características próprias do espírito Cavalariano, e, de forma especial, aquelas que desenvolvem, nas Unidades, em maior grau a combatividade, fomentam e criam a iniciativa dos homens, aptidão para movimentarem-se com independência no terreno e, nos Comandos, confiança em si mesmos e firmeza nas suas decisões.

Como foi criado este espírito :

Tem sido trabalho de séculos. O paulatino melhoramento no cumprimento das missões características da Arma, no transcurso dos tempos e os ensinamentos das diversas campanhas recolhidos por gerações sucessivas de cavalarianos, o foram modelando e aumentando.

As modernas gerações apreendem o espírito Cavalariano ao chegar à Arma, em parte por levá-lo consigo através do ambiente e das matérias que estudaram e, em parte, também, à medida que os alunos iam se convertendo em cavalarianos, mediante uma profunda preparação eqüestre.

A pequena luta diária para dominar os desejos do cavalo, impondo a sua vontade e, inclusive, o instinto de conservação, como ocorre no galope através do campo e no salto de obstáculos, iam criando, desenvolvendo estas qualidades e modelando a formação dos futuros cavalarianos. Era o cavalo que pouco a pouco lhes ia proporcionando, ampliando e melhorando suas faculdades físicas, sua resistência, sua vista e o seu desembaraço para orientar-se e mover-se no terreno.

Mais adiante os pequenos exercícios táticos completavam suas faculdades, adestrando-lhes em conduzir, rapidamente, e com acerto os seus homens, em subtrai-los ao fogo inimigo e em obter das suas unidades o máximo de rendimento. Em uma palavra, o cavalo era seu principal elemento de instrução, o mesmo que haveria de tornar-se depois sua principal arma de guerra.

O desenvolvimento de tôdas as qualidades anteriormente menciona-

das contribuía para fomentar a personalidade dos indivíduos e criava nos chefes da Arma assim como em todos os seus componentes uma espécie de culto e admiração por aquêles em que essas qualidades estavam mais desenvolvidas, exaltando-se, assim, a posse de ansiadas virtudes, entre elas, a Cavaleridade, pois, não foi em vão que o cavalo fêz o homem cavaleiro, destacando-se pela nobreza, abnegação e vontade com que sempre reage contra o nobre bruto.

B) Comentários

A criação e o desenvolvimento do espírito Cavalariano é fruto inegavelmente de uma instrução adequada e objetiva. Embora os resultados obtidos dependam lógicamente dos predicados próprios dos instruidos, justo é considerar que a *Instrução Objetiva* é, em última análise, o meio ponderável para a formação do verdadeiro Cavalariano.

Por tais motivos, julgamos indispensável que a seleção dos contingentes da Cavalaria deve obedecer a um cuidadoso critério, pois, do contrário, teremos Cavalarianos medíocres, sem entusiasmo e destituídos do necessário arrôjo para enfrentar as delicadas missões que lhes podem ser atribuídas.

Por outro lado, é indispensável que não percam jamais o contacto com o cavalo, mesmo servindo em unidades motorizadas ou blindadas de Cavalaria. Esse contacto manterá sempre latente o *Espírito Cavalariano*, apanágio daqueles que pertencem à Arma de Cavalaria; espírito que deve ser conservado a despeito de tôdas as transformações e evoluções que sofra a Arma.

Assim, o Cavalariano que integra as unidades motorizadas e blindados da Cavalaria deve, antes de tudo, considerar que o seu *Espirito Cavalariano* é imperecível e, sejam quais forem as contingências com que se defrontem, jamais deixará de agir com a ousadia e a agressividade inatas ao Cavalariano. Não importa, pois, o meio de Transporte e de Combate usado; seja o Cavalo ou o Motor, o Cavalariano atuará com

as mesmas características e conservará sempre o seu incomparável e específico Espírito.

V — PROBLEMAS CRIADOS PELA TRANSFORMAÇÃO DA CAVALARIA

A) Tradução

Não há transformações em problemas anexos.

Já vimos o que se apresenta sob o ponto de vista da preparação do Espírito da Cavalaria. Também, fato idêntico se verifica sob o ponto de vista orgânico e de instrução.

Como é natural, detemo-nos ante os nossos próprios problemas, fazendo uma ligeira revisão da situação atual. Problemas que também procuram solucionar outros Exércitos, especialmente aqueles que, como o nosso, têm possibilidades limitadas.

De nenhum modo queria que as minhas palavras fôssem tomadas em sentido derrotista. Nada mais afastado do nosso espírito. Sómente me orienta o desejo contribuir para a maior eficiência das Unidades da nossa Arma.

Todos os problemas têm uma base orgânica. A nossa tem uma estrutura certa, embora não esteja servida por meios que se harmonizem inteiramente com essa organização.

Dos Grupos de Esquadrões que compõem os Regimentos de Dragões, o Grupo Mecanizado está, praticamente, bem organizado. Não ocorre o mesmo com o Grupo Blindado, que conta na totalidade dos regimentos com um material que não se adapta por suas características ao conceito da Arma.

Certamente, deve-se dotar os Regimentos de Dragões de autometrabolhadoras, carros leigos e médios. Trata-se, evidentemente, de um grande problema, porém, nem por isso digno de ser enfrentado e solucionado.

Considerando o emprêgo normal das Unidades de Cavalaria, de acordo com o que preconiza os regulamentos, a constituição dos Grupos de Combate, resultando ordinariamente da combinação de elementos mecanizados e blindados, a ausência dos últimos faz com que o adestra-

mento dos comandos e da tropa se faça de uma maneira um tanto precária, com repercussões naturais e o perigo de que tiram uns e outros conclusões errôneas sobre as possibilidades e forma de combate da Arma.

Evidentemente o estudo teórico e o emprêgo de material simulado, têm certo interesse, porém, nunca pode substituir o emprêgo do material propriamente dito, com especialidade em se tratando de um material de instrução altamente especializado.

A solução destes problemas está quase inteiramente ligada e subordinada aos meios que se possui. Para chegar à meta desejada com a máxima economia, permitindo uma instrução eficaz, poder-se-ia dotar as Unidades, inicialmente, de uma secção de cada um dos tipos dos elementos que compõem os esquadrões dos grupos blindados, o que permitiria realizar a instrução adequadamente e, até mesmo, alguns exercícios de pequenas unidades. Em uma segunda fase, dotar-se-iam os Regimentos com o total de meios, sem o que não se chegaria a constituir as Unidades eficientes de que necessita a Arma.

B) Comentários

A transformação sofrida pela Cavalaria espanhola apresentou problemas semelhantes aos que se verificaram com a Cavalaria brasileira. A associação de elementos hipomóveis, motorizados e mecanizados base estrutural da atual organização da nossa Cavalaria, não podia deixar de trazer uma série de problemas. Todavia, justo é considerar que a atual organização das grandes unidades de Cavalaria (DC) atende, de maneira satisfatória, às possíveis intervenções da Arma em caso de guerra.

Assim, existindo, como existe na DC, dois nítidos e diversificados grupos de força, um hipomóvel e outro motomecanizado, acha-se o comando dessa G.U. credenciado para operar em largas e profundas zonas de ação, dotadas de precárias redes rodoviárias e a despeito das dificultosas condições atmosféricas.

Lógico, entretanto, é considerar que o emprêgo de uma G.U. mista como é nossa DC está a exigir do Comando, sobretudo, e da Tropa em particular, um elevado espírito de *Iniciativa* e de *Decisão*. Por outro lado, o Comando pode realizar no curso de manobras projetadas, uma série de combinações de emprêgo de *Meios*, tirando dos mesmos todo o partido das suas características próprias.

A nosso ver, a atual organização dada à *Cavalaria Brasileira* satisfaz plenamente. Todavia, justo é considerar que a complexidade e as características técnicas dos *Meios* utilizados, exigem que os *Quadros da Arma* sejam possuidores de uma instrução altamente especializada, fato que implica, necessariamente, numa instrução técnica adequada, a par de uma instrução tática sobre-modo delicada.

ÚLTIMAS NOVIDADES DA EDITÔRA VECCHI

	Cr\$
Confissões de um Menino "Bonzinho" — Eduardo Zamacois.....	30,00
Rôlha de Cristal — Maurice Leblanc.....	30,00
Bomba Atômica do Bom Humor — Garblass.....	30,00
Mistério Após uma Noite de Farra — Maurice Leblanc.....	30,00
Bazar de Ritmos — J. G. de Araujo Jorge.....	50,00
Maria Stuart — Alexandre Dumas.....	30,00
Fonte dos Desejos — Vargas Vila.....	40,00
Meu Prisioneiro — Luciana Peverelli.....	20,00
Enigma dos Três Olhos — Maurice Leblanc.....	30,00
Amor Impossível — Greta Granor.....	20,00

Em todas as livrarias, ou na Casa Editôra Vecchi Ltda., Rua do Resende n. 144 — D.F.

Enviamos catálogos grátis

CASACOS DE PELE

Fabricação própria

ESTOLAS — CAPAS — BOLEROS E CASACOS DE PELES

Peles importadas da França e Inglaterra. Oficina especializada em reforma e consertos. Reformam-se casacos de peles para lindas capas ou estolas

AVENIDA 13 DE MAIO, 23 — 19º AND. — SALAS 1.903-1.915 — TEL.: 32-0305 — EDIFÍCIO DARKE — (Próximo ao Largo da Carioca)

CONCEITUAÇÃO PSICOLÓGICA DE CHEFIA

Cel RICHARD STEINBACK (*)

Traduzido do "ARMY INFORMATION DIGEST"
de junho de 1956, pelo Tenente-Coronel FERNANDO ALLAH MOREIRA BARBOSA

"Precisamos criar alguns fatos baseados em pesquisas científicas, que possam ser usados de preferência a opiniões e atitudes derivadas de lendas, folclore, ou narrativas de guerra." — General John E. Dahlquist, da reserva do exército dos Estados Unidos, quando Comandante do Quartel-Geral do Comando do Exército Continental dos Estados Unidos, perante um "Congresso de Liderança", em 1956.

Esta declaração do General Dahlquist é particularmente oportuna no setor do comando. Um passo significativo, a esse respeito, foi dado pelo comando do Exército Continental (CONARC), através da 2ª Unidade de Relações Humanas, sediada em Fort Ord, na Califórnia, a qual completou, recentemente, um "Programa de Orientação de Treinamento" que é uma análise psicológica do exercício do comando. (Ver "O homem atrás do tigre" — "Reader's Digest" de fevereiro de 1955).

O objetivo do "guia de treinamento" era aperfeiçoar um método de apresentação dos problemas de comando, a serem examinados por oficiais subalternos. Sob a direção do Dr. Carl S. Lange, os psicólogos da Unidade de Relações Humanas adotaram o método militar corrente do "Problema-Situação" e deram-lhe realismo através de um filme técnico sem epílogo.

De acordo com esse processo, os "Problemas — Situações" das relações humanas militares são apresentados em um filme. Em um ponto próximo da solução do problema, a narrativa da película interrompe-se, abruptamente, ou passa a sugerir

várias linhas de ação possíveis, para a resolução da questão. Um pequeno grupo de debate é então constituído entre os alunos mais adiantados, para o exame das soluções possíveis.

Os problemas filmados são baseados em situações críticas de liderança militar, indicadas, as de combate, por oficiais subalternos que lutaram na Coréia e as relativas à vida de guarnição por oficiais da "Escola de Artilharia" de Fort Ord.

Quando esse processo de filmes para auditórios foi experimentado com oficiais subalternos, verificou-se que eles participavam mais intensamente, tanto crítica como emocionalmente, das situações. Seu ávido interesse tornou o sistema do "problema-solução" mais pessoal e mais significativo do que é geralmente conseguido através da técnica mal de "conferência e debates", universalmente empregado no Exército.

Além disso, observou-se que o pequeno grupo de debate, organizado após a exibição do filme, capacitava cada oficial a considerar todos os aspectos militares de procedimento e de relações humanas do problema, integrando-se, diretamente, na personalidade do oficial do filme.

(*) O Cel de Infantaria Richard Steinback é Assistente do Chefe do Gabinete do G.I., no Quartel-General do Comando do Exército Continental dos Estados Unidos.

Como é de praxe em quase todos os setores de treinamento de Exército, nenhuma "solução da casa" era apresentada pelo instrutor. Em lugar disso, um manual, contendo uma série de fatores significativos para cada situação e alguns exemplos de boas soluções, foi pôsto à disposição dos instrutores, como orientação. Várias soluções aceitáveis foram decoradas pelos instrutores, baseadas no julgamento de conjunto de chefes mais experientes e oficiais em serviço na Escola.

Cada grupo de instrução obteve permissão para desenvolver e debater os méritos de suas próprias soluções.

Mais para o filme do curso, a técnica de discussão foi utilizada em uma dramatização da solução, por uma turma real de alunos. Os estudantes interpretavam os papéis dos personagens do filme. Não obstante a natural resistência a esse processo, os pesquisadores descobriram que alguns instrutores passavam a apreciar o processo, pôsto que ele tornava os debates mais eficientes.

Foram, então, estabelecidos critérios para a aferição dos resultados. Dois grupos independentes foram utilizados nessa avaliação — uma turma especialmente treinada e outra de controle.

Os filmes, conforme foi verificado, produziam modificações sobre os estudantes de duas maneiras diferentes: Primeiro, a qualidade das soluções aos problemas de liderança, dadas pelo grupo experimental (treinado por filmes) eram superiores às do grupo (rotineiramente instruído) de controle: Segundo, o grupo experimental revelou-se superior ao grupo de controle, em sua habilidade para escolher bons chefes, como foi revelado por suas escolhas dos dez melhores chefes da turma.

A fim de assegurar-se que os dois critérios de aferição do aperfeiçoamento obtido não seriam influenciados por um grau diferente de capacidade inicial das duas turmas, as provas foram feitas tanto "antes" como "depois" do treinamento. Uma rigorosa análise estatística dos

resultados das provas "anteriores" e "posteriores", de ambas as turmas, determinou que não havia diferença na capacidade inicial existente, seja com relação à solução de problemas, seja no tocante à escolha dos melhores chefes entre os condiscípulos.

Muito significativa foi a verificação de que os mais precários julgadores de bons chefes do grupo experimental (treinado por filme), de acordo com o nível de habilidade revelado, haviam obtido o maior aperfeiçoamento relativo durante o treinamento. Mais ainda, até mesmo os melhores julgadores iniciais da classe apresentaram um progresso na capacidade para chefiar.

Avaliações pessoais dos resultados do treinamento foram colhidas de estudantes e instrutores. Um comentário freqüente, por parte dos alunos, foi o de que o curso ampliara seus pontos de vista, no manejo de problemas de chefia. Outra observação foi a de que haviam sentido que "viver" problemas os havia feito reconhecer a significação dos princípios de chefia.

Finalmente, sentiram que haviam ganho considerável confiança em seus próprios julgamentos, pela participação nas discussões. Em certo sentido, o método aperfeiçoado de treinamento de liderança concorre para estabelecer uma ponte de instrução entre a consideração dos princípios e teorias de chefia e situações reais.

A Orientação de Treinamento decorreu de pesquisas iniciais sobre treinamento de chefia, empreendidas pelo Estado-Maior da Unidade de Relações Públicas n. 2, no "Curso de Comandantes", de Fort Ord, no outono de 1953, quando cinco filmes relativos a problemas de chefia de graduados foram produzidos e usados durante as sessões de treinamento.

Em seguida a isso, o "Projeto de Orientação de Treinamento" foi proposto com o título de "Treinamento de líderes do Exército, mediante processos de filmes adequados e discussão em grupo". Como parte desse estudo, foram produzidos dez filmes para oficiais, variando seus comprimentos de cinco a 10 minu-

tos de projeção. Versões modificadas foram, então, utilizadas no treinamento de duas turmas de candidatos à Escola de Formação de Oficiais e uma turma do curso básico de oficiais de Fort Still, para determinação dos efeitos dos filmes, em comparação com o sistema convencional de treinamento de chefia.

O "Programa de Orientação de Treinamento" não é aceito pelos pesquisadores do CONARC como panacéia para todos os problemas de chefia do Exército. Entretanto, ele tem produzido o que, evidentemente, pode ser considerada como boa solução para um problema militar específico de chefia, qual seja o de como aumentar o realismo dos problemas de chefia apresentados aos estudantes e como elevar ao máximo a participação "direta" na solução dêles.

O aperfeiçoamento dos métodos de treinamento de chefia não constitui problema novo nem exclusivamente do Exército. Tôdas as corporações militares irmãs enfrentam problemas similares, da mesma forma que as organizações industriais e comerciais civis.

No Exército, muitos dos conceitos vigentes, relativos à instrução têm se aperfeiçoado através da evolução. Embora êsses conceitos tenham seus méritos, não são infalíveis. Eis por que a pesquisa, nesse setor, é tão fundamentalmente necessária.

Como resultado dos estudos, os pesquisadores da Unidade de Relações Humanas sentiram que a habilidade dos jovens oficiais, no trato com superiores, subordinados e camaradas é elemento importante do sucesso, em suas primeiras investidas. Como chefe, o jovem oficial deve ser capaz de incutir em seus homens uma atitude de prazeirosa aceitação de responsabilidades, que contribui para que sua unidade cumpra a missão recebida. Deve trabalhar, eficientemente, com outros oficiais de mesmo posto. Deve estabelecer relações com seus superiores, que o capacitem ao cumprimento de sua missão, sem menosprezo do apoio de seus homens.

Levando em consideração essas observações, pesquisadores esquematizaram o problema militar da

seguinte forma: Que precisa o oficial aprender para satisfazer a êsses requisitos? Deve aprender a examinar os problemas de chefia. Deve aprender a julgar e avaliar os motivos dos indivíduos envolvidos nos problemas. Deve aprender a examinar êsses dados, em conexão com os objetivos da unidade. Deve aprender a tomar decisões e executá-las de modo que desenvolva, em seus homens, uma atitude positiva e construtiva, que permita o cumprimento da missão.

Na análise do problema, os atuais métodos de treinamento do Exército foram examinados, verificando-se que o treinamento do oficial subalterno incluia o aprendizado de onze princípios de chefia, uma análise do caráter do dirigente militar e um subsequente exame de exemplos de problemas de chefia, à luz dos princípios de comando.

No inicio do programa de pesquisas, descobriu-se que os oficiais experimentados admitem que o ensino dos princípios fundamentais de chefia, isoladamente, não proporciona soluções para casos específicos. Em resumo, os princípios devem ser usados de forma interpretativa, como orientação para a ação. Tais princípios são, em grande parte, abstrações de conduta, para o esclarecimento daqueles que se envolvem em uma situação de chefia militar.

Geralmente, uma grande variedade de ações pode ser admitida em uma situação dada, tôdas as quais, em grau variável, podem ser defendidas e ilustradas por um ou mais desses princípios. O problema parece residir em que, em muitas situações, vários princípios de chefia entram em conflito, de modo que uma escolha deve ser feita, a fim de chegar-se à melhor decisão, ação ou ordem.

Para proporcionar uma avaliação mais ampla, além da que decorreu do uso experimental, na Escola de Artilharia, os filmes foram utilizados pelo Departamento de Psicologia e Chefia da Academia Militar dos Estados Unidos, pela Escola de Engenharia e várias universidades civis. Avaliações pormenorizadas foram feitas em tôdas as institui-

ções, inclusive comentários e sugestões relativos a cada um dos filmes experimentais. Os resultados e a receptividade foram os mais favoráveis. O passo seguinte foi conseguir películas para os executantes.

Durante um Seminário de Liderança, no Quartel-General do Comando do Exército Continental, em Fort Monroe, na Virgínia, em 1955, películas de "orientação de treinamento" foram exibidas e, em seguida, discutidas por grupos de pesquisa, tanto civis como militares. Após o Seminário, uma Comissão especial integrada por representantes da Diretoria de Ensino do Exército, Academia Militar dos Estados Unidos, Divisão de Pesquisas sobre pessoal do Departamento do Ajudante-Geral, Departamento de Pesquisas sobre recursos humanos e CONARC — foi organizada para avaliar os filmes de orientação de treinamento e fazer sugestões a respeito de pesquisas sobre chefia. O resultado final foi a recomendação de que se produzissem os filmes de orientação de treinamento de chefia para uso de todo o Exército.

Especificamente, a Comissão Especial recomendou, como medida preliminar, que as películas experimentais de orientação e treinamento fossem copiadas pela Arma de Comunicações do Exército, de modo que exemplares suficientes permitissem o uso imediato e continuada estimativa de seu valor, pelas escolas militares. Posteriormente, a Comissão sugeriu que, em seguida a esse estágio probatório, o Exército produzisse uma coleção completa de filmes, em dois níveis, para uso em todo o Exército. A primeira série seria para o nível de graduados, alunos de escolas de formação de oficiais e Centros de Treinamento de oficiais da reserva; a segunda corresponderia ao nível de aperfeiçoamento, tanto para oficiais de reserva como para oficiais de carreira,

sendo que, para êstes, seria usada nas diversas Escolas de Arma ou Serviço.

O êxito do projeto de Orientação de Treinamento veio ressaltar o fato de os métodos de instrução do Exército exigirem constante verificação e adaptação. Conquanto nenhuma revolução sensacional na doutrina militar haja sido determinada pela Orientação de Treinamento, ela forneceu alguns elementos básicos, de que o Exército necessitava.

Para melhorar a instrução do Exército, os instrutores militares e os planejadores interessados deverão, constantemente, procurar problemas que possam ser submetidos aos pesquisadores, para verificar-se até onde podem dar lugar a pesquisas. Os psicólogos empregados pelas organizações que mantêm contratos com o Exército, como o Departamento de Pesquisas sobre os Recursos Humanos, podem contribuir, fundamentalmente, para que os métodos de instrução do Exército mantenham-se à altura do desenvolvimento do material.

A questão de integrar a experiência militar no material de instrução, parece ser uma capaz de permitir contínuos sucessos, tanto às escolas militares, como às entidades civis de pesquisas. Além disso, a Comissão Especial organizada no Seminário de Liderança do CONARC, parece destinada a servir como um protótipo de Comissão, que permita a atualização vigilante dos melhores processos de instrução em nossas escolas militares. Poderá, também, agir como entidade de coleta e interpretação para os problemas de treinamento de chefia e pesquisas.

O projeto de pesquisas sobre Orientação de Treinamento é, sem dúvida, mais um exemplo do sucesso do Exército na utilização de seus melhores talentos civis e militares, no cumprimento de suas missões.

Como o reservista treinado o encara:

Questionários respondidos por 544 reservistas, após o término do treino básico, de acordo com o sistema de seis meses de serviço ativo do Exército, em seis centros de treinamento de reservistas, mostram que 73 % gostaram do sistema, 7 % não gostaram e 20 % não chegaram a formar um juízo definitivo.

Quando inquiridos sobre as características mais interessantes da instrução, 44 % afirmou que fôra a oportunidade de adquirirem um ofício; 37 % que fôra o ensejo de saber como fazer carreira no Exército e o restante que havia apreciado a oportunidade de melhorar sua educação.

Na pergunta sobre quais os três assuntos por ordem de interesse que mais haviam apreciado, o manuseio das armas individuais ocupou o primeiro lugar, com 87 % indicando-o como a primeira de suas três preferências. Os seguintes, em ordem de adeptos foram "igiene e Primeiros Socorros" e "Educação e Instrução de Informações", dos quais a maioria havia gostado mais do que de todos os assuntos apresentados.

O levantamento no Exército foi feito com o fim de determinar-se como a instrução dos reservistas poderia ser tornada mais eficiente e, dessa forma, aumentar o número de apresentações voluntárias para os estágios.

Banco Indústria e Comércio de Santa Catarina S.A.

Agência do Rio de Janeiro

RUA VISCONDE DE INHAÚMA, 134-C — CAIXA POSTAL, 1239
END. TEL. "RIOINCO"

Telefone: 23-5928 — (Rêde Interna)

Gerência: 43-1112 — Diretoria: 23-0556

RIO DE JANEIRO

ABRA UMA CONTA NO "INCO" E PAGUE COM CHEQUE
(N. 6)

COMPANHIA PROGRESSO INDUSTRIAL DO BRASIL

FÁBRICA BANGÚ

TECIDOS FINOS

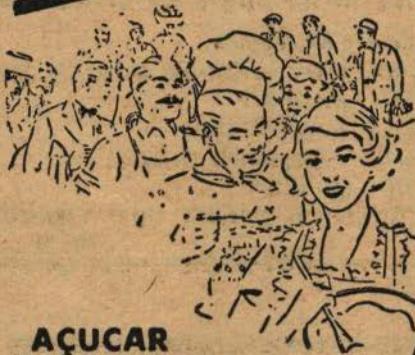
EXIJAM SEMPRE A MARCA



QUE GARANTE:

CÓRES FIRMES, PERFEIÇÃO E DURABILIDADE

NOVA EMBALAGEM!



MAIS HIGIENE!
MAIS SEGURANÇA!
MAIS ECONOMIA!

AÇUCAR
PEROLA
SACO AZUL-CINTA ENCARNADA



FORTIFICAÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL E DE MATO GROSSO

Cel. ANNIBAL BARRETTO

A) RIO GRANDE DO SUL

RESUMO HISTÓRICO

Fora da linha do Tratado das Tordeilhas, o Rio Grande do Sul não ficou compreendido na divisão do Brasil, em 1534, em Capitanias hereditárias.

Em 1680, temendo a invasão dos espanhóis, a Corte Portuguesa deliberou fundar a Colônia do Sacramento e colonizar a extensa região que ia de Santa Catarina àquela Colônia.

Colonos e Jesuitas, partindo aquêles de S. Paulo e de Santa Catarina, em 1715, foram os primeiros exploradores das desconhecidas regiões do interior do Rio Grande do Sul.

Em 19-II-1737 foi fundada a cidade do Rio Grande pelo Brigadeiro José da Silva Paes, iniciando êste as primeiras obras de fortificações nessa Capitania.

Em 1738, a então Capitania d'El-Rei, hoje Rio Grande do Sul, foi separada de São Paulo, ficando subordinada ao Governo do Rio de Janeiro.

Em 1763 foi a Capitania atacada por D. Pedro Cebalos.

Dessa época em diante, foram aceleradas as construções de obras de fortificações no Rio Grande do Sul, conforme veremos adiante.

Vejamos, agora, num resumo histórico, as fortificações construídas no Rio Grande do Sul na época do Brasil-Colônia e Brasil-Império.

1º) FORTE DE ITAPOA

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído na Ponta de Itapoã, no tempo do Brasil-Co-

lônia, ao norte da Lagoa dos Patos, próximo a foz do Guaíba.

Ocupado pelos farroupilhas, foi em agosto de 1836 retomado pelas forças legais, que o destruiram.

Seu armamento constava de poucas peças.

Hoje, nada mais resta.

2º) FORTE DE SANTA BARBARA

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído, na época colonial, à margem do arroio de Santa Bárbara, afluente da margem direita do Vacacá.

Seu armamento constava de cinco canhões e foi guarnecido por 500 homens.

NOTA — Estava êsse Forte localizado adiante da Cachoeira.

Hoje não há vestígios.

3º) FORTE JESUS, MARIA E JOSÉ

(Rio Pardo)

Construção

Esse Forte foi construído, em 1752, na margem esquerda do Rio Pardo.

Em 1773, quando da invasão dos espanhóis, estava sob o comando do Sargento-Mor Pinto Bandeira, que conseguiu deter a marcha dos invasores.

4º) FORTE DE S. JOSÉ DO NORTE

Construção

Esse Forte existiu até 1840 e foi armado com nove canhões.

Foi construído na ponta da barra da entrada na Lagoa dos Patos, no lado Norte.

Hoje, não há nem vestígios.

5º) FORTE DE S. GONÇALO

Construção

Esse Forte foi construído, em 1775, na margem do Rio Piratini, já próximo da Lagoa Mirim.

Hoje, não há vestígios.

6º) FORTE DE SANTA TECLA

Construção

Esse Forte foi construído, em 1763, na época da invasão dos espanhóis, por D. José Vertiz, na margem do Rio Negro, próximo à foz do Piraizinho.

Tinha a forma de um pentágono irregular.

Era de construção precária: taipa, entretanto, compunha-se de quatro baluartes (Santo Agostinho, São Miguel, São João Batista e São Jorge).

Em 1776 foi ocupado pelas forças de Rafael Pinto Bandeira, que o destruiu.

7º) REDUTO DE SÃO CAETANO

Construção, Armamento, etc.

Esse Reduto foi construído, em 1764, por ordem do Governador José Custódio, ao nordeste da cidade do Rio Grande, na Vila de S. José do Norte.

Sua construção era de taipa e faina, e armado com canhões de ferro de quatro libras.

Hoje não há mais vestígios.

8º) FORTE DUQUE DE CAXIAS

(S. Gabriel)

Esse Forte foi construído, em 1842, por ordem de Luiz Alves de Lima e Silva.

Tinha uma forma irregular.

Em 1857 foi reconstruído e ampliado.

Em 1880 foi demolido e no seu local foi construído um quartel para unidade do Exército.

9º) ALÉM DÉSSES FORTES E REDUTOS, FORAM CONSTRUÍDAS OUTRAS FORTIFICAÇÕES, CONSTANTES DE PEQUENOS FORTES, REDUTOS E ENTRINCHEIRAMENTOS DIVERSOS PARA A DEFESA DAS CIDADES DE:

a) *Pôrto Riegre* — Entrincheiramentos constando de 11 baterias, ligadas por cortinas.

Hoje não há mais vestígios.

b) *Santo Amaro* — Pequeno Forte construído pelo Brigadeiro Silva Paes, à margem esquerda do Jacuí, em 1737, cobrindo a fronteira Taquarí-Rio Pardo.

Hoje, não há vestígios.

c) *Santa Maria* — Entrincheiramento denominado S. Martinho e construído por ordem de D. José Vertiz, em 1776, por ocasião da invasão dos castelhanos.

Ocupado pelos português, foi logo destruído.

d) *Rio Grande* — inúmeros entrincheiramentos construídos, em 1773/76, por ordem do Brigadeiro José da Silva Paes, com a finalidade de defender a entrada da barra da cidade.

Pelo seu número e importância, em 1857, foram consideradas fortificações de 2ª classe.

Até 1921 ainda restavam ruínas de alguns entrincheiramentos.

Hoje, nada resta.

e) *Jaguarão* — Entrincheiramento construído, em 1865, contornando a cidade.

Hoje, nada resta.

O Forte do Cerrito foi construído pelo General Soares Andrea, nessa região. Também nada resta.

f) *Baqé* — Entrincheiramentos constituídos de 14 obras e construídos em 1867, por ocasião da Guerra do Paraguai.

Hoje, nada resta.

g) *Caçapava* — Entrincheiramento construído em 1865, também numa colina próxima a cidade, foi iniciada a construção de um pequeno forte, em 1866.

Hoje, nada mais resta.

h) *Santa Ana do Livramento* — Constava de três Redutos, mandados construir na época da Guerra do Paraguai.

Hoje, nada resta.

i) *Alegrete* — Entrincheiramento construído em 1842.

Hoje, não há nem vestígios.

j) *Uruguaiana* — Entrincheiramentos compostos de duas linhas, e construídos no tempo da Guerra do Paraguai.

Esses entrincheiramentos foram ocupados pelos paraguaios em 1865, que os melhoraram.

Retomada a cidade pelos brasileiros, em 18 de setembro de 1865, foi construído um Forte de pedra, e recebeu a denominação de Duque de Caxias, sendo armado com quatro canhões.

Em 1836 ainda se achava bem conservado.

Hoje, nada resta.

l) *Itaqui* — A defesa de Itaqui era constituída de dois Fortins.

De início, estavam subordinados ao Ministério da Marinha.

Em 1866 foram reparados.

Hoje, nada resta.

B) MATO GROSSO

RESUMO HISTÓRICO

Mato Grosso foi povoado pelos tenazes bandeirantes paulistas que, partindo de S. Paulo, desde os fins do século XVII e século XVIII, exploraram essas longínquas regiões, fundando povoações pelo seu interior até atingir as raias dos domínios espanhóis.

Em 1723 foi fundada Cuiabá por Pascoal Moreira Cabral; e em 1747, a novel povoação foi elevada à categoria de vila pelo então Capitão General de S. Paulo, Rodrigo Cesar de Menezes, que honrou essa selenidade com a sua presença.

Em 1734 foi fundada Vila Bela (Pouso Alegre) pelos irmãos Fernando e Artur Paes de Barros.

A nova vila recebeu a denominação de Vila Real de Bom Jesus de Cuiabá.

Em 1748 foi criada a Capitania Geral de Mato Grosso separada de S. Paulo.

Seu primeiro governador foi D. Antônio Rolim de Moura Tavares, que fôra empossado a 11 de janeiro de 1751, que governou até 1764.

Em 1747 a povoação de Pouso Alegre, fundada em 1734, pelos irmãos Fernando e Artur Paes de Barros, foi elevada a categoria de Vila, com a denominação de Vila Bela da Santíssima Trindade de Mato Grosso, que foi capital da Capitania até 1820.

D. Antônio Rolim de Moura Tavares construiu, em 1759, a Fortaleza de N.S. da Conceição na margem direita do Guaporé, mais tarde denominada Bragança, pelo 3º governador Luiz Pinto de Souza Coutinho, que a reconstruiu, em 1772.

O 2º governador foi João Pedro da Câmara — de 1764 a 1769.

O 3º governador — Luiz Pinto de Souza Coutinho governou de 1769 a 1772.

O 4º governador Luiz de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, fundou os Registros de Insúa e Jaurú, em 1773/1774; a Estacada ou Presídio e o primitivo Forte de Nova Coimbra, em 1775; o Forte Príncipe da Beira, em 1776, o Presídio de Albuquerque, hoje Corumbá, em 1778, etc.

Foram essas, pois as primeiras obras de fortificações construídas em Mato Grosso, conforme veremos adiante.

Vejamos, agora, num resumo histórico as fortificações construídas nessa Capitania, na época do Brasil-Colônia.

1º) FORTALEZA OU FORTE DE N.S. DOS FRAZERES DO IGUATEMI

(Sul de Mato Grosso)

Construção, Armamento, etc.

Sua construção foi iniciada, por ordem do governador de São Paulo, Brigadeiro Luiz Antônio de Souza, em 1765, pelo Capitão João Martins de Barros, na margem esquerda do Iguatemi, acima de sua foz, mais ou menos a uns 121km.

Foi inaugurado em 1770.

Compunha-se de cinco baluartes e dois meios baluartes.

Seu armamento constava de 14 peças.

Tinha a forma de um heptágono e de construção precária: terra e faxina.

Sua guarnição era de 300 homens.

NOTA — Vencimentos da época :
Capitão — 14\$ mensais ;
Capelão — 10\$ mensais ;
Tenente — 8\$ mensais ;
Soldado — 3 mensais.

Em 25-X-1777 foi atacado pelos castelhanos (cérca de 3.000), comandados por D. Agostinho Penido, governador do Paraguai.

Comandava a Fortaleza o Capitão José Rodrigues da Silva que repeliu, bravamente, os primeiros ataques dos espanhóis.

Entretanto, a Fortaleza, não podendo resistir, capitulou honrosamente, retirando-se seus ocupantes com honra militar.

Abandonado, em 1854 ainda havia ruínas.

Hoje, nada mais resta.

2º) FORTE DE COIMBRA

(Rio Paraguai)

Construção, Armamento, etc.

Esse primitivo Forte foi construído, em 1775, pelo Cap. Matias Ribeiro da Costa, por ordem do governador de Mato Grosso Luiz de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, que governou essa Capitania durante 17 anos.

Sua construção, de início, era de madeira e terra, portanto precária.

Compunha-se de quatro baluartes : S. Gonçalo (norte), S. Tiago (leste), N.S. da Conceição (oeste) e Santana (sul).

Seus canhões vieram de Belém via Amazonas, Rio Madeira, Rio Guaporé, etc.

Concluídas suas obras, assumiu seu comando o Sargento-Mor Marcelino Rodrigues de Campos.

Depois de 1791 foi reconstruído de pedra e cal.

Em 1795 era comandado pelo Capitão Francisco Rodrigues do Prado, que foi substituído pelo Tenente-Coronel engenheiro e geógrafo Ricardo Franco de Almeida Serra, que a 3 de novembro de 1797, iniciou a construção do novo Forte em substituição ao antigo em ruínas.

Nessa época, foram feitas muitas modificações, principalmente de ordem técnicas.

Governava a Capitania de Mato Grosso o Capitão General Caetano Pinto de Miranda Montenegro.

Em 16 de setembro de 1801 uma forte expedição, comandada pelo governador do Paraguai D. Lázaro de Rivera, composta de quatro escunas e 20 canoas guarnecidadas com cérca de 500 homens, atacou o Forte de Coimbra que estava comandado pelo Ten.-Cel. Engenheiro Ricardo Franco de Almeida Serra e guarnecido com apenas 42 homens.

Esse punhado de bravos resistiu heroicamente as investidas dos paraguaios até o dia 24, quando êsses, em face de tanto heroísmo, resolveram retirar-se.

Em 1864, a 27 de dezembro, os paraguaios sob o comando do Coronel Vicente Barrios, com cinco Batalhões de Infantaria, 12 canhões raiados, uma Bateria de foguetes de guerra, dois Regimentos de Cavalaria a pé e protegidos por 10 navios de guerra, intimaram o então comandante eventual do Forte Tenente-Coronel Hermenegildo de Albuquerque Pôrto Carrero a render-se.

NOTA — Nessa época comandava o Forte o Capitão Benedito de Faria, mas achando-se af. em dezembro, em visita de inspeção o Ten.-Cel. Porto Carrero, Comandante do Corpo de Artilharia de Mato Grosso e do Distrito Militar do Baixo Paraguai, assumiu, eventualmente, a direção da resistência do Forte contra os invasores paraguaios.

Sua guarnição compunha-se de 156 homens e seu armamento pesado constava de cinco canhões.

A munição existente, de início, era de 12.000 cartuchos, e na noite de 27 para 28 de dezembro foram preparados pelas mulheres dos oficiais e pratas mais 6.000 cartuchos.

Não podendo resistir às numerosas forças paraguaias, foi o Forte evacuado na noite de 28 para 29, depois de heróica resistência, durante os dias 27 e 28.

A retirada foi feita em ordem sem que os atacantes pressentissem.

Durante os ataques dos paraguaios o Forte sofreu danos consideráveis e quase foram destruídas as suas muralhas.

Em abril de 1868 foi abandonado pelos ocupantes.

Em 1870 foi iniciada a sua reconstrução pelo Major Lobo d'Eça. Em 1872 foi ampliado pelo Major Francisco Nunes da Cunha.

Em 1907/1908 sofreu novos melhoramentos, tendo sido artilhado com alguns canhões de Marinha.

Por Dec.-lei n. 4.027/16-I-942 passou a denominar-se Forte Pôrto Carreiro.

Foi guarnecido pelo 6º GAC.

Nesses últimos anos tem esse Forte passado por muitos melhoramentos.

Hoje, bem melhorado, acha-se guarnecido pela 1ª Bia/6º GAC e armado com canhões 120, 6.0 Armstrong, 57 Nordenfelt e 75 Krupp.

4º) FORTE DO LADARIO

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído, em 1778, a 11km ao sul de Corumbá, à margem do Rio Paraguai, por ordem do governador Luiz de Albuquerque de Melo Pereira Cáceres.

Constava de três baterias.

Em 1873 foi ampliado.

Em 1880 seu armamento pesado constava de 68 peças de diferentes calibres.

Hoje, em parte, só restam ruínas, salvo as dependências que servem de sede ao 6º Distrito Naval.

Como relíquias, ainda restam alguns velhos canhões.

5º) FORTE JUNQUEIRA, DO LIMOMOEIRO OU DA PÓLVORA

(Corumbá)

Construção, Armamento, etc.

Esse Forte foi construído, após a guerra do Paraguai, em 1872, pelo Major Júlio Anacleto Falcão da Frota, em Corumbá, a 2km abaixo da cidade.

Era de alvenaria e tinha a forma de um octógono, com dois ângulos reentrantes e oito canhoneiras.

Em 1884 foi denominado "Forte 13 de junho", data da expulsão dos paraguaios dessa cidade (guerra do Paraguai).

Posteriormente, abandonado, hoje só há ruínas.

6º) OUTRAS OBRAS DE FORTIFICAÇÕES DE CONSTRUÇÃO PRECÁRIA E POSTOS MILITARES QUE TIVERAM POUCA DURAÇÃO

a) Bateria de Vila Bela :

(Antiga Vila Bela de Santíssima Trindade, Pouso Alegre e hoje cidade de Mato Grosso).

Nesse local, sede do governo da novo Capitania (1748), foram construídas duas Baterias, com 10 peças, em 1778, por ordem do Capitão General Luiz de Albuquerque de Melo Pereira Cáceres, com a finalidade de defender a capital da Capitania — Vila Bela.

b) Fortim Conde D'Eu (Corumbá — Ladário) :

Entrincheiramentos construídos entre Corumbá e Ladário, pelo Major Lobo Eça, após à guerra do Paraguai e que receberam a denominação de Fortim Conde D'Eu.

Hoje, não há nem vestígios.

c) Fortim Duque de Caxias — Fortim de S. Francisco — Fortim de Santo Antônio :

Esses Fortins foram construídos no decorrer e após a guerra do Paraguai, também pelo Major Lobo d'Eça, em Corumbá e seus arredores.

O primeiro estava localizado à oeste de Corumbá e tinha uma forma irregular.

Teve pouca duração.

O segundo tinha a forma de um octógono e estava localizado em frente à Igreja de N.S. da Candelária, entre os fortins Duque de Caxias e Santo Antônio.

Hoje, nada mais resta.

O terceiro — de Santo Antônio — de forma irregular, como o Duque de Caxias, estava localizado abaixo da cidade.

Hoje, também nada mais resta.

d) Fortim Major Gama :

De construção precária, foi também construído, após a guerra do Paraguai, pelo Major Joaquim da Gama Lobo d'Eça.

Estava localizado ao sul de Corumbá.

Hoje, nada resta.

e) *Forte ou Fortim do Melgaço :*

Esse Forte foi construído, em 1865, em Melgaço, por ordem do Almirante Augusto Leverger, tendo por finalidade impedir a penetração dos paraguaios nessa região.

Hoje, nada resta.

f) *Fortim do Descalvado :*

Esse Fortim teve a sua construção iniciada em 1803, por ordem do Capitão General Caetano Pontes de Miranda Montenegro e foi localizado nas proximidades do Registro do Jauru, nos limites de Mato Grosso com Goiás.

Não chegou a ser concluído.

g) *Fortim de S. José (Cuiabá) :*

Esse Fortim foi construído, em 1867, em Cuiabá, no local denominado Acampamento Couto Magalhães, com a finalidade de defender a cidade, ameaçada pelos paraguaios.

Hoje, nada resta.

h) *Registros de Insuá e Jauru :*

Em 1771 foram criados êsses Presídios, nos limites de Mato Grosso

com Goiás, por ordem do governador Luiz de Albuquerque de Melo e Cáceres.

Tiveram pouca duração.

i) *Presídio de Albuquerque :*

Esse Presídio foi construído em 1778, por determinação do referido governador Melo e Cáceres, no local onde hoje se acha a cidade de Corumbá.

j) *Presídio Vila Maria :*

Foi construído, em 1778, sobre o Rio Paraguai, no local onde se acha a cidade de S. Luiz de Cáceres.

NOTA — O Forte do Príncipe da Beira e Forte N.S. da Conceição (Guaporé) já foram descritos no artigo publicado no n. 491 da "A Defesa Nacional" (junho de 1955), e retificado no n. 494, da referida Revista.

BIBLIOGRAFIA

- a) "História do Brasil" — pelo P. Rafael Galanti — S.J. 1911.
- b) "Fortificações do Brasil" — por Carlos Garrido (Cap. Corveta).
- c) "Anais da Biblioteca e Arquivo do Pará" — 1905.
- d) "Coronel Ricardo Franco" — Gen. Raul Silveira de Mello — 1953.
- e) "A Defesa Nacional" — número 491 — junho — 1955.

PARA AS SUAS "AVES": RAÇÕES PRENSADAS

AVEVITA

MOINHO FLUMINENSE S.A.

Telefone: 43-3906 — Caixa Postal: 1350

Escritório: Rua Uruguaiana n. 118 — Loja
RIO DE JANEIRO

A GUERRA PSICOLÓGICA

Capítulo A. SIMONS

"Bulletin Periodique" (Bélgica)

OS MEIOS DA GUERRA PSICOLÓGICA

Não é certamente possível estudar nesta exposição sumária todos os meios empregados e todas as técnicas seguidas.

Deveríamos citar a ação das quintas colunas, lembrar o efeito psicológico do "V" durante a segunda guerra mundial, mencionar o efeito pernicioso de certas canções, tais como a "Lili Marlene" sobre o espírito do combatente do deserto, ou "Mon petit Kakhi" difundido por altofalantes alemães e criando a hipocrisia no soldado francês da linha Maginot, etc.

Limitar-nos-emos a mencionar os meios mais correntes e que fizeram as suas provas durante a segunda guerra mundial por terem sido empregados em grande escala; trataremos de os demonstrar com exemplos sobejamente flagrantes para dêles tirar ensinamentos e para pôr os homens em guarda contra tais meios.

Mas precisemos em primeiro lugar o princípio de emprêgo dos meios.

1 — ALGUNS PRINCÍPIOS DE EMPRÉGO DOS MEIOS

A preparação e realização destes meios são obra de um pessoal *especializado*. Assim, para a campanha do Ocidente (1944-1945), foi formada a "Psychological Warfare Division" (PWD) que dependia diretamente da SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces) e que contava um efetivo de 4.600 pessoas, tanto civis como militares.

A PWD destacava organismos e oficiais de ligação junto das grandes unidades para assegurar a execução da missão que lhe incumbia.

Como certos meios utilizados não permitem que se revele a origem, ao passo que outros, pelo contrário, emanam abertamente do inimigo, necessário é que se estabeleça aqui uma distinção :

- a) A propaganda escondida ou negra (Black or covered propaganda) (V. Anexos — 8);
- b) A propaganda aberta ou branca (White or open propaganda) (V. Anexos — 9).

Como, por outro lado, a guerra psicológica se integra no conjunto das operações, devemos distinguir :

a) A propaganda *estratégica* : dirigida contra o conjunto da população inimiga, tanto na frente como na retaguarda ;

b) A propaganda *tática* que se limita às tropas em campanha.

Outras classificações podem justificar-se mas não as mencionamos, visto que a compreensão do que segue não o exige.

2 — QUAIS SÃO ESTES MEIOS ?

A) Os meios falados :

- 1 — Os boatos ;
- 2 — A rádio ;
- 3 — Os altofalantes.

B) Os meios escritos :

- 1 — Jornais, brochuras, etc. ;
- 2 — Panfletos.

C) Os meios visuais e ilustrados : anúncios, filmes, teatros, exposições...

D) *Os meios materiais* : tinham, durante a última guerra, por principal fim, salientar a riqueza e a liberdade dos Aliados lançando em pára-quedas sobre os territórios inimigos produtos e objetos de que a população estava privada ou que eram severamente rationados.

Exemplos : sabão, chocolate, fósforos, agulhas, etc.

Como este estudo tem por fim salientar os meios empregados na frente, limitamo-nos aos dois primeiros, o terceiro entretanto principalmente no quadro da propaganda de ocupação e o último dirigindo-se raramente às tropas.

A) MEIOS FALADOS

1 — *Boatos* :

Como este assunto é objeto de uma discussão que deverá normalmente seguir este estudo durante uma sessão ulterior, não julgamos dever definir o boato, nem precisar como ele nasce ou quais são os seus efeitos.

Precisamos todavia o aspecto mais particular que eles revestem em tempo de guerra.

Tipos de boatos :

A maior parte dos boatos que, na frente, divulgam numa escala maior ou menor são de quatro tipos :

— As mentiras deliberadamente inventadas e divulgadas por certos indivíduos para o seu próprio divertimento ;

— Os boatos nascidos de um fio de conversa ouvida por acaso ou da leitura incompleta de um comunicado ou de um artigo de jornal. O exagero ou deformação, propagando estas notícias, modifica completamente o original ;

— Os boatos nascidos de uma apreciação prematura e imperfeita da situação do momento ;

— As notícias ciente mente difundidas pelo inimigo (quinta coluna, espiões, rádio, etc.) e propagandas de boca em boca, divulgam-se de tal forma que a fonte donde emanam deixa de poder ser descoberta. Este tipo de boato entra no quadro da propaganda "negra" e é o mais perigoso, tanto mais que surge ge-

ralmente no mesmo momento em vários sítios, o que parece dar um maior cunho de veracidade.

Os objetivos dos boatos e exemplos :

Ilustremos com exemplos tirados da segunda guerra mundial, alguns dos fins prosseguidos pelo inimigo.

Criar divergências entre Aliados :

— "A Inglaterra bater-se-á até ao peito do último soldado francês", estribilho que circulava de boca em boca em França na ocasião da "guerra de nervos" ;

— "Os americanos na Inglaterra divertem-se com as mulheres inglesas", boato que circulou na frente do 8º Exército em África ;

— Um boato muito típico circulou na América quando da visita de Madame Chiang-Kai-Shek a este país em 1943 :

Um belo dia, um senhor tinha-se apresentado numa joalharia de Baltimore e efetuou aí compras cujo total atingia 7.000 dólares. No momento de pagar, o cliente declarou ser o secretário particular de Madame Chiang-Kai-Shek e pediu ao vendedor para pôr a compra na conta do "Empréstimo e Arrendamento".

Se este boato visava levantar a opinião americana contra a China, servindo-se da Lei de Empréstimo e Arrendamento, tentativas semelhantes se efetuaram para criar divergências entre americanos e russos (manteiga americana exportada para a Rússia, nos termos da Lei de Empréstimo e Arrendamento, teria servido para untar os canhões) ou americanos e ingleses (estes teriam servido do auxílio americano para comprar aos Estados Unidos "nylon" e outros artigos de luxo);

— Um caso citado por Eisenhower na "Cruzada na Europa" e datando do desembarque americano na África do Norte (Novembro de 1942): "O país estava cheio, quase governado pelos boatos. Segundo um deles eu era judeu, enviado a este país pelo judeu Roosevelt, para opimir os árabes e submeter a África do Norte à lei judaica. O Estado-Maior político achou útil publicar o meu retrato em todos os

jornais e panfletos especiais, para fornecer a prova da minha ascendência".

Observação — É para assinalar que o inimigo emprega, muitas vezes, nos boatos que propaga, preconceitos existentes no próprio seio de uma nação e que podem servir para alimentar a propaganda em geral. Assim, o preconceito racial contra os judeus foi largamente utilizado.

Abalar a confiança :

Um dos boatos mais desastrosos teve como teatro o Pacífico. Nascido entre os australianos, alastrou até às tropas americanas na Nova Guiné. Segundo este boato, a atebrina, empregada como meio preventivo contra a malária, era causa de impotência sexual. O resultado foi que os combatentes da selva deixaram de tomar os seus comprimidos de atebrina. Quando os comandantes de companhia distribuíam os comprimidos que eles próprios colocavam na língua dos homens, estes esperavam que o chefe se afastasse para cuspir a atebrina. Só este boato custou perto de cinco vezes mais perdas do que as originais pelas armas japonêsas. Certas unidades tiveram mais de 80% de perdas devidas unicamente à malária.

Conhecer a verdade :

O inimigo na ignorância da situação exata de uma unidade, pode por meio dos mais fantásticos boatos, tentar obter dados precisos sobre movimentos de tropas, sobre a natureza exata das perdas infligidas, etc. Criando um sentimento de confusão no espírito do adversário, tenta deduzir das reações dos meios oficiais as informações que lhe interessam. Exemplos destes abundaram durante toda a guerra e criaram por vezes um mal-estar muito grande na opinião pública.

Citaremos apenas o exemplo de Pearl-Harbour. Em janeiro e fevereiro de 1942, circularam na América os boatos mais deprimentes. Dizia-se que as perdas sofridas, depois do ataque japonês, eram muito superiores às que as notícias oficiais tinham divulgado.

Certas versões mencionavam que toda a esquadra do Pacífico tinha sido afundada; outras, que tinham sido destruídos no solo mil aviões, no dia 7 de dezembro. Por razões de segurança militar, as primeiras notícias oficiais não divulgaram a extensão das perdas sofridas. Os japonêsas aproveitaram então a confusão que reinava na opinião pública para minar o moral da nação americana. Foi preciso a locução do Presidente Roosevelt pela rádio, em 23 de fevereiro, para acalmar os espíritos e refutar os boatos mais deprimentes, divulgando o máximo da verdade compatível com a segurança nacional. Esse discurso teve como resultado acalmar até certo ponto a opinião pública, fato denotado pela seguinte sondagem efetuada neste período :

No dia 20 de fevereiro, foi apresentada a um grupo de estudantes a seguinte pergunta : "Achais que as nossas perdas em Pearl Harbour foram nitidamente superiores, iguais, inferiores ou nitidamente inferiores às oficialmente reconhecidas ?". No conjunto as respostas foram :

Nitidamente superiores ou superiores — 69% ;

Iguais ou inferiores — 31%.

No dia 25 de fevereiro, a mesma pergunta foi apresentada a um grupo equivalente de 200 estudantes e fez-se a distinção entre os que tinham lido ou ouvido o discurso do presidente e os outros. As respostas destes últimos refletiam exatamente as que tinham sido obtidas nas sondagens de 20 de fevereiro. Quanto aos primeiros, as suas respostas denotavam a influência feliz do discurso de Roosevelt, com efeito, os resultados foram :

Nitidamente superiores ou superiores — 46% ;

Iguais ou inferiores — 54%.

Este exemplo mostra o que, por meio da rádio, e em momentos tão críticos como os primeiros meses que se seguiram a Pearl Harbour, uma voz altamente autorizada podia fazer para dar confiança a uma parte da opinião pública.

Esconder a verdade :

Aqui o fim em vista entra no quadro geral do segredo das operações e tende a dar ao adversário uma impressão de falsa segurança.

Também aqui os exemplos são numerosos.

Quando o alto-comando alemão decidiu empreender a ofensiva das Ardenas, no inverno de 1944-1945, propagou o boato segundo o qual as tropas que estavam concentradas em Hanover e ao sul desta região iam ser empênhadas para sustar uma ofensiva aliada iminente. Este boato circulava nas tropas alemãs, e na população e, na realidade, escondia a constituição dos 5º e 6º SS, Exércitos Panzer que se destinavam a romper a frente aliada das Ardenas e a marchar sobre Anvers; viajava, portanto, derrotar os serviços de informações aliados.

Quer fôsse na véspera da ofensiva britânica de El Alamein ou quando da ofensiva final para romper a frente alemã na linha "Gustavo" e marchar sobre Roma, os boatos deliberadamente propagados pelos Aliados ocasionaram entre os alemães umas impressões de falsa segurança que outros ardós de guerra (P.C. fictícios, "planos de decepção", etc.) vinham reforçar.

Minar o moral :

Se os objetivos acima enunciados contribuem todos para minar o moral do adversário numa escala maior ou menor, o inimigo emprega, contudo, determinados boatos graças aos quais espera paralisar mais diretamente a vontade de combater. Estes boatos não são necessariamente sempre deprimentes. Pelo contrário, o inimigo procura apresentar as operações sob um aspecto favorável mas que a realidade virá desmentir logo, ou que outros boatos virão reduzir a nada. A esperança que alguns deles fazem surgir cede o passo ao mais completo desânimo e a alternativa de altos e baixos conduz ao abatimento moral, objetivo supremo visado pelo inimigo.

Tais campanhas de boatos apareceram quando das operações militares em 1939-40 tanto na Polônia como em França, na Holanda e no nosso

país (Bélgica), e, se nem todos tiveram os efeitos esperados pelo inimigo, mais de um contribuiu para apressar a derrota de certos setores da frente, ou para fazer abalar o moral da população.

Pode, por outro lado, admitir-se que tais boatos apareceram ulteriormente todas as vezes que a situação na frente apresentava um aspecto mais ou menos crítico, tanto entre os Aliados como entre os alemães.

Conclusão :

Não nos propusemos um estudo completo sobre os boatos em tempo de guerra, mas simplesmente quisemos ilustrar certos objetivos visados pelo inimigo. Portanto, este breve resumo limita-se ao quarto tipo de boato acima citado. Se este último constitui um meio da guerra psicológica nas mãos do inimigo, não é menos verdade que os outros tipos mencionados vêm reforçar a ação desmoralizadora empreendida pelo inimigo, e a culpabilidade, inconsciente por vezes, daqueles que travam uma campanha de "boataria" ainda é maior. Esta última nasce — como acima dissemos — da apreciação incompleta de uma situação ou da interpretação errônea de uma conversa ou de um texto.

Será preciso recordar, no que se refere ao *primeiro caso*, os boatos mais fantásticos que circularam durante a campanha de maio de 1940 e que fizeram surgir pára-quedistas alemães na imaginação de tantos civis e militares? Esta fobia de pára-quedistas encontrou-se aliás durante toda a guerra e em todos os exércitos. Os "alertes-parachutistas" eram numerosos no exército americano, por exemplo. Muitas vezes apenas provinham da imaginação demasiado fecunda dos postos de vigia antiaviões que confundiam com pára-quedistas as bandas metálicas empregadas pela aviação para embarcar a interceptação por radar, e que viam brilhar através dos binóculos. Todavia, todo o observador senhor dos seus nervos, podia facilmente estabelecer a distinção.

No que se refere ao *segundo caso*, voltamos a encontrar um exemplo flagrante na primeira guerra mun-

dial. Os extratos da imprensa europeia que seguidamente mencionamos referem-se à tomada de Anvers pelo exército alemão em outubro de 1914 e mostram claramente como a transmissão de bôca em bôca pode modificar um texto original (1):

— “Quando a queda de Anvers foi iconhecida, tocaram os sinos das igrejas” — *Kolnische Zeitung* (tratava-se, é claro, das igrejas alemães).

— “Segundo o *Kolnische Zeitung*, o pároco de Anvers foi obrigado a mandar tocar os sinos quando a cidade fortificada foi tomada” — *Le Matin* (Paris).

— “Segundo as notícias que *Le Matin* recebeu de Colônia, os padres belgas que se recusaram a mandar tocar os sinos, quando da tomada de Anvers, foram demitidos das suas funções” — *The Times*.

— “Segundo as notícias transmitidas pelo *Times* provenientes de Colônia, via Paris, os infelizes padres que se recusaram a mandar tocar os sinos quando da tomada de Anvers foram condenados a trabalhos forçados” — *Corriere della Sera*.

— “Segundo informações transmitidas ao *Corriere della Sera* e provenientes de Colônia, via Londres, confirma-se que os bárbaros que conquistaram Anvers castigaram os infelizes padres belgas pela sua heróica recusa de mandar tocar os sinos, pendurando-os de cabeça para baixo, como se fossem badalos” — *Le Matin* (Paris).

Não se trata, é claro, de procurar os motivos que deram origem a esta deturpação e que podem ser numerosos, mas de refletir no seu efeito sobre a opinião pública.

É estranho verificar que determinados boatos aparecem sempre em todas as guerras. O exemplo mais típico, mas também o mais macabro, é talvez o seguinte, que salvo as condições de lugar, tanto data da guerra de 1914-1918 como desta última. Segundo este boato, um prisioneiro de guerra americano (nas mãos dos alemães durante a

primeira guerra mundial e, num campo japonês quando da segunda) teria enviado uma carta à sua família não contendo qualquer informação fora do vulgar, mas na qual insistia para que guardassem o sêlo que tinha servido para a expedição. Como este soldado não era de forma alguma um filatelia, a família admirou-se desta recomendação e levou mais longe as suas investigações. Debaixo do sêlo, apareceu um pequeno texto, no qual o prisioneiro informava aos seus que, quando da sua captura, o inimigo lhe tinha arrancado a língua. Este boato circulou na América durante as duas guerras mundiais, não obstante o fato que, por um lado, a correspondência dos prisioneiros de guerra não necessitava de qualquer sêlo e que, por outro, a ablação da língua mais que provavelmente causaria a morte do prisioneiro, se não houvesse uma intervenção cirúrgica.

Também não é supérfluo sublinhar a estreita relação existente entre o humorismo e o “boato”, este último circulando muitas vezes a coberto da “blague” de anedota humorística, que na realidade foi originada pelo inimigo.

2 — O rádio :

“Ele é, por excelência, o meio de comunicação em massa porque junta às vantagens da sua eficácia a sua valiosa individualidade, destinada a comentar constantemente. É o instrumento da propaganda ao domicílio. Todos os lares e todos os indivíduos são diretamente atingidos sem que para isso façam outro esforço que não seja escutar”.

A guerra de agressão é, atualmente, precedida e reforçada por uma guerra radiofônica. Consiste em preparar o clima, em subjuguar o povo visado por uma torrente de ameaças e de injúrias, em suscitar a revolta e a conspiração e em fomentar o ódio nas milícias da maioria (racial ou política) sobreexcitada, como se deseja. A guerra de nervos desenvolve-se segundo um plano cuidadosamente estabelecido tendo em vista o aniquilamento psi-

(1) Este exemplo foi descoberto e é citado por Ponsonby no seu livro “*Falseshood in Wartime*” e reproduzido no “*The psychology of rumor*” do All port-Postman.

cológico progressivo do inimigo. Quando atinge o seu máximo de intensidade e leva o terror ao extremo, as hostilidades podem ser desencadeadas com as maiores probabilidades de êxito.

Tal como declara Jacques Driencourt na sua obra : "A propaganda, nova fôrça política" (2), o emprêgo da rádio constitui a propaganda "branca".

Quando, ao contrário — e sobretudo em tempo de guerra — as radiodifusões dos adversários embraçavam, mútuamente, os seus comprimentos de ondas, estas emissões entravam no quadro da propaganda negra. Uma das mais belas realizações neste sentido foi o pôsto de emissão "Kurzwellansender Atlantik". Este pôsto inglês emitia em língua alemã e, para melhor enganar os seus auditores, registava em discos os comunicados do O.K.W. e os comentários oficiais do "Deutsches Nachrichten Boro", que eram retransmitidos, acompanhados de comentários sábiamente preparados e bem adaptados à psicologia do povo alemão. Como êste reconhecia as vozes familiares dos locutores da radiodifusão alemã, não suspeitava do subterfúgio utilizado pelos ingleses.

Se em geral, as emissões da rádio se dirigiam a tôda a nação inimiga, não podemos deixar de falar naquelas que mais particularmente se destinavam à frente de combate. Nomes tais como "Fardonnet" da rádio de Stuttgart, Lord "HawHaw" (William Joyce), "Axis Sally" ou "Tokyo Rose" (duas mulheres que se dirigiam, respectivamente, aos "Ratos do Deserto" e aos G.I. do Pacífico), tantos traidores à sua pátria, ficam gravados na memória dos combatentes da segunda guerra mundial.

Citamos apenas esta passagem de uma emissão alemã destinada aos soldados da Linha Maginot :

"Onde estão os ingleses ? Vou dizer-vos onde estão os vosos camaradas britânicos. Pavoneiam-se por Paris e enchem os "cabarets". Já viram algum Tommy na Linha Maginot ? Evidentemente que não.

Soldados francêses, encontrareis os Tommies à retaguarda das linhas com as vosas mulheres."

Mas o que Fardonnet se esquecia de acrescentar era que o Corpo Expedicionário inglês, ocupava segundo os planos franco-britânicos, o setor na frente belga, tal como os soldados francêses do 7º ou do 9º exército francês.

Mencionamos, para terminar, o emprêgo que fizeram todos os exércitos de "prisioneiros" — reais ou, na maior parte das vêzes, camuflados — que se dirigiam pela rádio aos seus camaradas que estavam na frente, para exaltar a magnanimidade do inimigo. A guerra da Coréia deu-nos também neste sentido um exemplo atual. Será, por outro lado, ousado supor que o fato de ver os chineses ou norte-coreanos libertar prisioneiros da O.N.U. se inspira no mesmo móbil ?

3 — Os altofalantes :

O emprêgo dos altofalantes constitui uma forma de guerra psicológica que tomou uma extensão cada vez maior durante a segunda guerra mundial.

Este meio, nascido quando da guerra civil de Espanha, conheceu uma evolução bastante lenta antes de ser posta em prática por unidades especializadas dependentes da PWD.

Foi, todavia, utilizado, desde 1939, pelos alemães e dirigia-se aos soldados francêses da Linha Maginot. Se o alcance da emissão era relativamente fraco, nem por isso o alto-falante deixava de propagar palavras insidiosas que visavam minar o moral do exército. Assim, por exemplo, depois de ter difundido canções francêses, o locutor alemão convidou, um dia, os soldados francêses a sair dos seus abrigos e a lavar a sua roupa com tôda a segurança. Após repetidos convites, alguns homens arriscaram-se a sair e procederam à lavagem da roupa sem serem de qualquer forma importunados pelas balas ou pela artilharia inimiga. Então os alemães dirigiram-se-lhes nestas palavras : "Vêde, camaradas francêses, que não

zombamos de vós. Dissemos que podieis lavar tranqüilamente a vos-
sa roupa e cumprimos a nossa pa-
lavra. Não temos qualquer razão
para lutar convosco; sois irmãos
europeus".

"Estamos muito unidos a vós;
não queremos a guerra que nos im-
põe. Foram os vossos chefes que
vos traíram precipitando-vos numa
guerra contra a Inglaterra que vós
odiáis. Continuai a vossa barbela,
enquanto nós prosseguimos e s t a
emissão com esta bela canção fran-
cêsa..."

Posteriormente, os teatros de ope-
rações da África do Norte, Itália ou
da Normandia, assim como os do
Pacífico, conheceram o emprêgo do
altofalante montado tanto no avião
ou vedeta rápida, como no caminhão
ou "jeep" especialmente equipados
para este fim.

Só quase no fim da guerra os car-
ros de combate altofalantes afiados
fizeram a sua aparição durante a
campanha da Alemanha ou ainda
em Okinawa.

Empregados muitas vezes para
incitar o inimigo a render-se ou a
cessar tôda a resistência, o rendi-
mento foi variável segundo as cir-
unstâncias; mas, por vezes, vibra-
ram o golpe de misericórdia na von-
tade de combater de soldados iso-
lados e até de unidades inteiras.
Assim, quando do bloqueio do pôr-
to de Lorient, os americanos que ti-
nham interceptado a correspondên-
cia destinada à guarnição alemã, di-
rigiram-se individualmente a cada
soldado :

"Temos uma carta para X... Se
ele quiser vir às nossas linhas, re-
ceberá a carta e um lugar à reta-
guarda onde poderá lê-la e beber
uma chávena de excelente café ame-
ricano."

Na guerra da Coréia, os americanos
utilizam na hora atual altofa-
lantes, montados em "jeeps", que
dissimulam nas montanhas perto
das linhas inimigas.

B) OS MEIOS ESCRITOS

1 — Jornais, brochuras, etc. :

A população alemã devia ter fi-
cado espantada quando viu, numa
bela manhã, as ruas juncadas de

cigarros, numa altura em que êstes
estavam severamente rationados. A
primeira reação, sem dúvida, foi
apanhá-los. Mas, qual não teria sido
a sua surpresa quando, ao vê-los
mais de perto, se encontrou em pre-
sença de um jornal de origem in-
glês que havia sido enrolado em
forma de cigarro. De formato mu-
ito reduzido (50 cm²), êste jornal
de quatro páginas era impresso em
papel muito fino, numa tiragem de
milhares de exemplares que foram
lançados sobre determinadas cida-
des alemãs.

O emprêgo de jornais, brochuras,
etc., não se limitou à população ci-
vil. Os jornais foram utilizados em
tôdas as frentes e nos dois campos,
sendo a forma exterior inspirada
nas publicações do país inimigo.

Assim, nos princípios de janeiro
de 1945, quando a ofensiva de Von
Rundstedt atingira o seu ponto cul-
minante, e quando já parecia vota-
da ao fracasso, os alemães tentaram
atingir o moral das tropas americanas
em França por intermédio do
jornal semanal *The Home Telegram*
cujo primeiro número data desta
época. Do seu editorial, transcreve-
mos o texto seguinte : "Se és um
bom americano, e disso não duvi-
damos, será elegante que dês ao
outro campo a ocasião de expor a sua
causa; porque apesar de tudo, ju-
gamos que dás a tua vida ou saúde
por uma determinada causa, que te
foi apresentada como valendo a
 pena ser defendida. Mas qual é
ela? Valerá a pena que tu te ba-
tas por ela? Valerá a pena que dês
a tua vida por ela? Que faças da
tua mulher viúva, dos teus filhos,
órfãos e que deixes para sempre
os teus pais ou talvez uma jovem
rapariga que espera o teu regres-
so? Reflete nestas perguntas em
face das informações que aqui te
damos. Como o nosso testemunho
será sempre suspeito, apresentare-
mos, na medida do possível, só-
mente informações de origem in-
glês ou americana e a elas acres-
centaremos, se para isso houver ne-
cessidade, os nossos comentários,
que queremos imparciais".

Ilustremos esta "imparcialidade"
virando a página dêste mesmo nú-
mero. Sob o título : "A populaç

belga fica no seu lugar apesar da retirada dos americanos", o jornal retoma comentários feitos na rádio de Londres, em 21 de dezembro, por um correspondente de guerra junto das tropas americanas da frente das Ardenas, e segundo os quais — conforme o jornal — a população belga teria determinado não abandonar os seus lares. E o autor do artigo concluiu por estas palavras :

"A população belga aprendeu muito, evidentemente, desde 1940. Já não teme a ocupação alemã, que viveu durante quatro anos e meio ; prefere-a à "liberdade" que viveu estes últimos seis meses, liberdade feita de bombardeamentos, de rebeliões nas grandes cidades, etc."

Ao ler o artigo, não é todavia possível afirmar se é o correspondente de guerra ou o autor do artigo que fala.

2 — Panfletos (3) :

Quase no fim da primeira guerra mundial, Ludendorff declarou num dos seus relatórios :

"Eles bombardeiam a nossa frente, não sómente por meio de barragens rolantes de artilharia mas também com verdadeiras barragens de textos impressos. A par das bombas que matam o corpo, os seus aviões lançam panfletos destinados a matar a nossa alma."

Cheios da experiência da primeira guerra, os alemães empreenderam durante a segunda, uma guerra de panfletos em grande escala. No entanto, os ingleses e americanos su-plantaram-nos rapidamente e inundaram a frente e as retaguardas com bilhões de panfletos que preparam a derrota e contribuíram, até certo ponto, para a apressar. Durante os meses que se seguiram ao desembarque da Normandia, a impressão de panfletos mobilizou, em determinados momentos, mais de 80 % da capacidade de impressão "Offset" da Grã-Bretanha.

— Meios de difusão :

Fazendo apenas referência aos panfletos introduzidos no país inimigo por espiões ou pela quinta co-

luna, vamo-nos deter mais especialmente nos dois meios clássicos : a artilharia e a aviação.

1º) Artilharia :

Se as emissões por artilharia (25 libras britânicas, 105 e mesmo 155 americanas) a penas constituiam uma percentagem muito reduzida (5 %) do conjunto das operações por panfletos, apresentam a grande vantagem de serem precisas e de convir para a propaganda tática no caso, por exemplo de unidades cercadas. Podem, por outro lado, satisfazer condições de urgência que nem sempre é possível satisfazer com a aviação, dadas as circunstâncias atmosféricas desfavoráveis.

Foi assim que a artilharia alemã se encarregou de lançar panfletos sobre os defensores de Bastogne na véspera de Natal de 1944.

Era corrente no exército americano, conceder 150 projéteis carregados de panfletos a cada divisão de infantaria.

2º) Aviação :

Transportadas por bombardeiros e bombardeiros-caças, bombas especiais cheias de panfletos e munidas de uma espoléta barométrica, uma vez lançadas, abriam-se a uma determinada altitude e o seu conteúdo espalhava-se por cima das linhas inimigas. Alguns destes bombardeiros podiam conter 14.000 panfletos (o Mitil 1 transportava 17.000) e outros até 80.000.

Desde 6 de junho, uma esquadrilha da "8 US Air Force" foi afeita exclusivamente à PWD para as operações de lançamento de panfletos sobre a Alemanha e países ocupados ; esta esquadrilha tinha-se especializado nesta missão durante mais de um ano antes de ser afeita à PWD.

— Temas dos panfletos :

Estes temas são no seu conjunto os que mencionamos mais acima ; mas como um grande número de panfletos eram "panfletos de reedição" queremos sublinhar os expe-

dientes empregados para incitar o homem a cessar tóda a resistência :

— Reprodução de cartas de prisioneiros de guerra cujo nome é escondido no panfleto — e pelos quais estes últimos declararam terem sido tratados corretamente ;

— Fotografias de prisioneiros em campos de internamento ;

— Argumentos de natureza política tendentes a provar que se o homem morre pela causa em nome da qual combate o seu país, perderá um cidadão necessário à reconstrução e ao progresso futuros da sua pátria ;

— Afirmações pelas quais o inimigo declara respeitar a convenção de Genebra ;

— Promessa ao prisioneiro de lhe dar possibilidades de entrar em comunicação com a família por via postal ou outra ;

— Apresentação do contraste entre os "arranjistas" da retaguarda e a vida na frente ;

— Imagens despertando a necessidade sexual.

— Rendimento dos panfletos :

Pelo número de prisioneiros encontrados de posse de panfletos, e pelo seu interrogatório, pelo número de reedições, pela resistência oferecida ao combate, pode deduzir-se o efeito dos panfletos ; mas estas deduções apenas têm um valor muito relativo, pois o desenrolar das operações militares constitui também um fator psicológico importante. Como mais acima dissemos, há uma estreita relação entre a guerra militar e a guerra psicológica.

Em outubro de 1944, os relatórios aliados oficiais mencionam que 77% dos prisioneiros alemães tinham lido um ou vários panfletos. Na península de Brest, cerca de 80 % dos prisioneiros eram portadores de panfletos.

O melhor índice de rendimento reside nas contra-medidas que o inimigo é levado a tomar (isto para todos os meios que mencionamos). Assim, em outubro de 1944, o General Blaskowitz, comandante do Grupo de Exércitos da frente ocidental, reconheceu, numa ordem do dia, que as *mensagens por panfletos*

desintegram muito hábilmente as fôrças alemãs. Alguns dias antes, Karl Siegbold, um dos adjuntos de Goebbels, dirigindo-se pela rádio à população alemã declarava : "Os panfletos são armas e devemos ser prudentes com tódas as armas... Sob a aparência da melhor boa fé, êles contém, misturados com narrativas exatas, muitas semi-verdades, omissões e exageros. O menor artigo ou comentário contém uma parte de desconfiança a respeito do Alto-Comando alemão".

— Panfletos utilizados pelos beligerantes durante a 2ª guerra mundial :

Empregar o filme strip : "A Guerra Psicológica. Panfletos".

CONCLUSÃO

1 — O passado :

Depois das operações militares no teatro europeu, o General Eisenhower escrevia que a "a guerra psicológica se tinha desenvolvido a ponto de poder ser considerada como uma arma de guerra muito específica e verdadeiramente eficaz".

O General Robert Mac Clure, Chefe da "Psychological Warfare Division" (Divisão da guerra psicológica) no Quartel-General interaliado (SHAEF) precisa o alcance desta arma quando declara :

"Nós, que estivemos empenhados na guerra psicológica durante vários anos, sabemos muito bem que ela não pode, por si só, opor-se a uma operação militar. Mas, como uma das numerosas armas em poder do Comandante em Chefe, está apta a precipitar ou a retardar os resultados de uma operação puramente militar. Sabemos que a guerra psicológica não pode suplantar uma das armas combatentes. Mas o que ela pode fazer é tirar partido de uma situação militar e de a explorar — apressar o seu ponto culminante e reduzir a sua duração. Estabelecendo o plano das suas atividades, PWD fixava dois objetivos : os povos amigos e o inimigo. Para cada um destes, e no momento desejado, o Comandante-Chefe tinha mensagens precisas, instruções

claras, que constituiam uma parte da estratégia de conjunto para toda a campanha."

Apenas mencionamos um dos seus objetivos: o inimigo. A ação psicológica que consiste em reforçar o moral das tropas combatentes, e em alimentar a esperança nos países ocupados, constitui uma outra missão que compete ao ramo "Guerra Psicológica", o qual pensamos não dever abordar aqui, por não pertencer às forças combatentes. Sómente prendeu a nossa atenção a ação desmoralizadora dos meios que o inimigo pode pôr em prática, pois somos de opinião que, para resistir a uma tal ação, é preciso conhecê-lhe os meios antes que sejam postos em prática.

2 — O futuro:

A guerra da Coréia provou que os meios postos em prática durante a segunda guerra mundial não perderam o seu valor. Já mencionamos o emprego dos alto-falantes. Quanto aos panfletos, têm sido autorizados nos dois campos: a aviação das Nações Unidas inundando as linhas comunistas, os chinêses contentando-se na maior parte das vezes, parece, com dispersá-los ao longo das estradas quando das suas operações de recuo. Que o rendimento destes meios é variável conclui-se pelas declarações do Coronel Donald F. Hall num artigo publicado no *Army Information Digest* e pelas do General Mac Clure que seguidamente citamos. Este último deixa prever, numa entrevista concedida a um correspondente da "United Press", as armas novas que serão empregadas na guerra psicológica, no caso de um conflito futuro:

"O General Robert Mac Clure, chefe da "Guerra Psicológica" do exército americano, prevê que os meios empregados atualmente para veicular a propaganda — panfletos lançados por aviões, emissões radiofônicas — parecerão bem fora da moda num próximo futuro. Os serviços estudam neste momento processos engenhosos ou sensacionais, graças aos quais será possível minar o moral do adversário com u'a maior eficácia."

"O mais simples a realizar é o avião sem piloto, portador de panfletos e alto-falantes, que irá sobrevoar as linhas para lançar o seu carregamento pacífico e fazer ouvir a boa palavra. De pequenas dimensões, o aparelho será lançado por meio de uma catapulta e dirigido do solo. Se fôr abatido, não haverá perda de vida humana e o prejuízo material não será grande."

"Em seguida, projéteis rádio-dirigidos, munidos também de alto-falantes, girarão sobre cidades inimigas até que se esgote o carburante, difundindo informações e apelos à revolta. Nenhuma interdição governamental poderá impedir que esta propaganda seja ouvida... a não ser que os habitantes sejam obrigados a tapar os ouvidos."

O General Mac Clure não diz em que fase se encontra a realização destes processos. Revelou, no entanto, que o exército americano estava a fabricar uma granada especial destinada a ser empregada no Extremo Oriente: "Assemelha-se perfeitamente a uma granada vulgar mas quando explode, projeta cinqüenta discos metálicos com inscrições em chinês e em coreano, que convidam os soldados inimigos a renderem-se prometendo-lhes um tratamento humano e uma boa alimentação."

"O valor desta propaganda, que se dirige diretamente às tropas inimigas acaba de ser provado, na Coréia, por este simples número: em duzentos mil comunistas capturados nesse dia, renderam-se cerca de um terço porque os argumentos habilmente escolhidos tinham prevalecido sobre as suas convicções marxistas... ou o medo dos seus oficiais."

3 — Que fazer perante esta arma?

Na véspera de Natal de 1944, quando os canhões alemães troavam em volta de Bastogne, os soldados americanos da "101ª Airborn Division" viram chover panfletos sobre as linhas, que mantinham encarniçadamente perante os assaltos repetidos das divisões Panzer. Estes panfletos diziam:

"Eis-te soldado na "terra de ninguém" na véspera do Natal, longe

do teu país e dos teus. Não sentes que a tua mulher, a tua filhinha, o teu garoto talvez, se mortificam por ti e rezam por ti?".

"Sim, meu velho, êles oram e têm esperança que voltarás um dia... breve. Mas regressarás tu? Tens tu a certeza de os tornar a ver um dia?".

"Tempo de Natal. A lenha, o azevinho, a árvore de Natal, tudo isto é o teu lar e tudo o que tu consideravas belo para festejar o dia do Senhor".

"Mas pensaste no que acontecerá se não voltares... o que acontecerá àqueles que te são caros?".

"Escuta, soldado: "Paz sobre a terra aos homens de boa vontade" e quando há boa vontade, existe uma via... sómente a 300 metros daqui e... Feliz Natal".

E nos olhos de uma menina de caracóis louros, que ilustrava o panfleto, lia-se a ansiedade que estas palavras sublinhavam: "Papá, tenho tanto medo", enquanto um soldado de face exangue, arrancava o GI aos seus sonhos e o tornava a mergulhar na realidade.

Esta realidade era encontrar-se no inferno de Bastogne quando, oito dias antes, a sua unidade, retirada da frente depois das operações de pára-quedistas aliados na Holanda, saboreava em Reims um repouso bem merecido e vivia ainda na esperança de passar o Natal na América. Aliás, não tinha o presidente Roosevelt deixado prever que a guerra acabava antes do fim do ano?

Mas, de repente, os exércitos alemães atacaram as Ardenas, e tudo recomeçou. Que podiam êles ainda fazer, agora que os carros alemães

estavam já longe e arremetiam em direção ao Mosa, que o céu estava tapado e que a aviação americana efetuava a custo algumas sortidas. E durante êste tempo os camaradas tombavam...

Foi então que se elevou a voz do General Mac Auliffe na sua mensagem de Natal às tropas:

"Continuaremos a manter Bastogne; dêste modo, asseguraremos o êxito dos exércitos aliados. Sabemos que o nosso comandante de Divisão, o General Taylor, dirá que fazemos bem. Daremos assim ao nosso país e àqueles que nos são queridos um magnífico presente de Natal. Para ter o privilégio de desempenhar um papel neste corajoso feito de armas, arranjemos para nós próprios um magnífico Natal."

Tal foi a resposta de um chefe às tentativas de desmoralização forjadas pelo inimigo.

A resposta dos seus homens foi volver os olhos para o seu chefe e escrever com êle uma página gloriosa na história do seu país. Enquanto os obuses choviam sobre Bastogne, os homens mantinham-se e esperavam.

E recordamos a cerimônia improvisada no PC do Grupo de Combate B, durante a qual, quando uma bomba acabou por o derrubar e à árvore de Natal da central telefônica, um dos sargentos colocou, num gesto simbólico, a "Purple Heart" no peito de uma boneca que a deflagração mutilara.

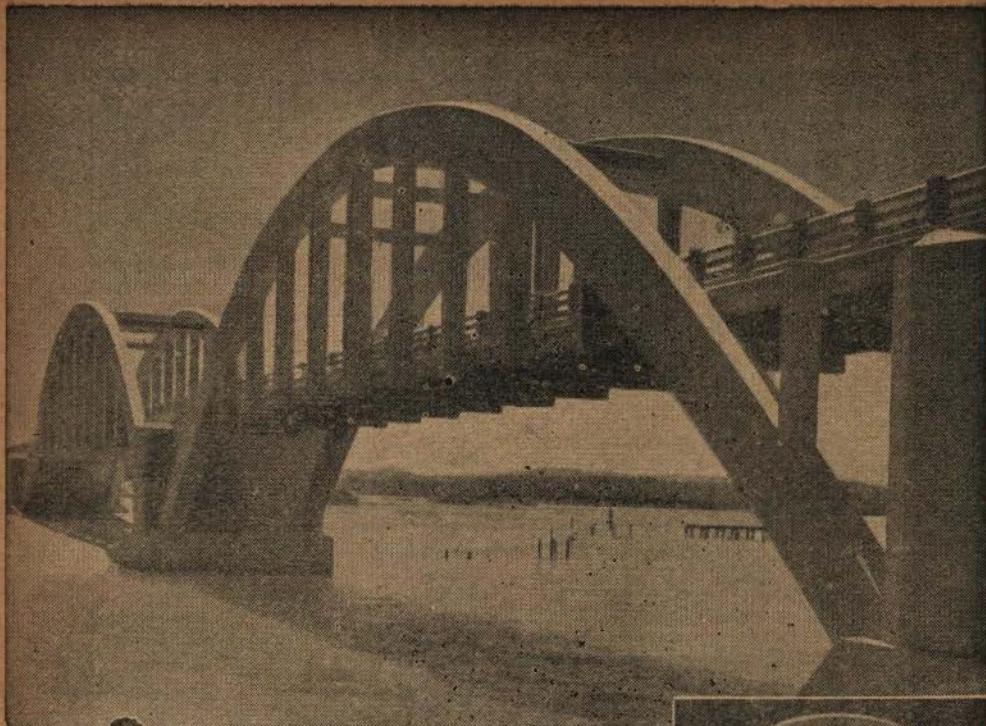
Trinta e seis horas depois, os primeiros carros americanos, vindos do sul, rompiam o cerco. O General Taylor, que os acompanhava, retomava o comando da sua divisão.

GINASIO JOSÉ BONIFÁCIO

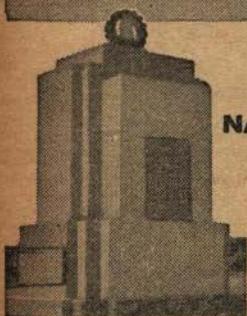
Orientação do (Professor João dos Santos Azevedo Filho)
(Ex-aluno da Academia Militar das Agulhas Negras)

Jardim da Infância — Primário — Admissão e Gimásial. Admissão Especializado ao Colégio Militar, Instituto de Educação, Carmela Dutra e Pedro II

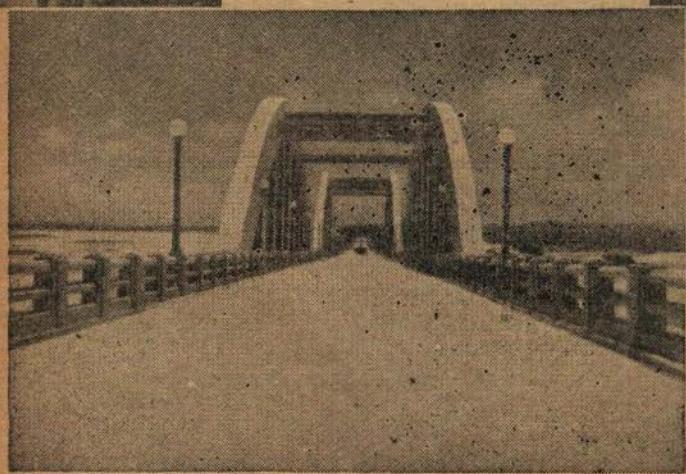
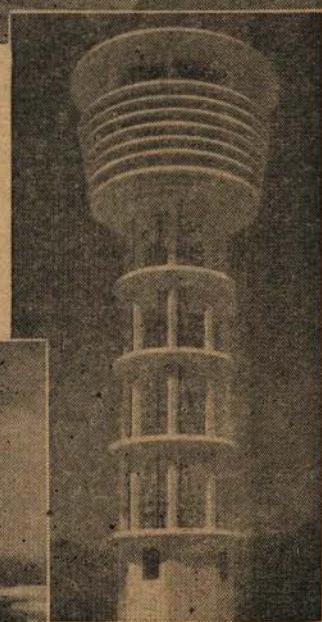
RUA BAMBINA, 146 — TEL.: 26-4224 — BOTAFOGO



O CIMENTO MAUÁ NA MODERNIZAÇÃO DO EXERCITO



O Polígono de Tiro da Marombaia apresenta em suas obras uma visão agradável de linhas harmoniosas, às quais se alia a solidez e segurança que lhes assegura o emprego do cimento Portland MAUÁ.



COMPANHIA NACIONAL DE CIMENTO PORTLAND



CALÓGERAS E A SUA OBRA

Conferência pronunciada na Biblioteca do
Exército pelo Sr. ANTONIO GONTIJO
DE CARVALHO

Com o lançamento de um prêmio anual para o melhor livro sobre assuntos nacionais sob a denominação "Pandiá Calógeras", a Biblioteca do Exército presta excepcional homenagem à memória do grande brasileiro. O único civil que na República foi Ministro da Guerra — e que ministro! — é assim distinguido pela útil instituição, que o benévolo biógrafo da Condessa de Barra, Franklin Dória, Barão de Loreto, Ministro da Guerra no Império, converteu em realidade, para democratizar a incipiente cultura de então.

"Nunca teremos uma verdadeira elite militar — escreveu um antigo governador de São Paulo — se os nossos oficiais, ao lado da profunda preparação profissional, não tiveram um longo e fecundo contacto com a história dos povos e não aprenderem a analisar, no estudo da filosofia, todos os aspectos da alma humana — as suas reações, os seus impulsos, as suas contradições, as suas fraquezas, os seus rasgos de heroísmo."

É que advogava Ruy Barbosa, também apaixonado das coisas militares, nos maravilhosos artigos do "Diário de Notícias": a profissão técnica há de coexistir, no soldado, com a ciência da lei, o sentimento do direito, a veneração da justiça.

Nenhum civil, em nossa terra, estudou os problemas militares com tão entranhado amor, com tão integral dedicação, com ânsia tão grande de saber quanto Calógeras.

Em França — para citar apenas um país latino — existem os exemplos de Michelet, Thiers, Retz, Sainte Beuve e de Maistre, que realizaram largas incursões intelectuais pelos domínios da estratégia e da tática de guerra.

No Brasil, são assuntos ésses muito descurados pelos civis, tirantes poucas exceções de estudiosos, como Afonso Celso, Visconde de Ouro Preto, Ministro da Marinha, aos trinta anos, que sugeriu, orientou e decidiu a gloriosa passagem de Humaitá, autor de "A Marinha de

Outrora", verdadeira obra de política naval.

Calógeras foi o maior sabedor de tais problemas. Não me refiro ao conhecimento da história militar, em que o Barão do Rio Branco se avantajou, nem ao aspecto administrativo dos assuntos de guerra, em que se revelou o Conselheiro Afonso Pena. Refiro-me ao total conhecimento das necessidades das Forças Armadas, das suas peculiaridades técnicas.

Segundo Rondon, não teve o Exército melhor amigo. Nem melhor defensor, há de julgar a História. Na "Formação Histórica do Brasil", livro que escreveu para completar os "Capítulos da História Colonial" de Capistrano, esculpiu a seguinte frase, fruto de suas observações: "Tem sido a triste sina do Exército no Brasil nunca ter logrado ser compreendido pelas classes cívicas, especialmente pelos partidos políticos". Valiosa opinião de quem nunca foi louvaminheiro.

Sua paixão pelo Exército expliça-se por ter sido ele um místico do patriotismo. Só admitia o Brasil uno e íntegro. Só compreendia os Estados como meras divisões administrativas.

Viveu absorto nos livros e com a pena na mão, o mapa do Brasil fotografado no cérebro portentoso. Como estadista e escritor, outra preocupação não teve — ele que não conheceu os prazeres mundanos — senão fortalecer, através das Forças Armadas, a terra que lhe serviu de berço, engrandecê-la, ante as demais nações do Universo, pela riqueza da produção e pelo aperfeiçoamento moral e intelectual da juventude.

O preparo técnico haurido na rigorosa Escola de Minas de Ouro Preto, colocou-o a serviço do Brasil. Fê-lo, com fulgor, logo ao ingressar no Parlamento Nacional.

Constituiu surpresa para a maioria dos contemporâneos sua atuação nitidamente brasileira, nacionalista. Tratava-se de um moço de ascendência helénica e de formação humanística ministrada por preceptores franceses e alemães e que, nos

idiomas de Racine e de Hesíodo, balbuciara as primeiras palavras e rezara as primeiras orações.

Sob a repercussão de notável curso de engenharia, supunham-no apenas forte sabedor de metalurgia, de mecânica, de geologia pura, de mineralogia, matéria esta que Henry Gorciex, seu concunhado, na lendária cidade da montanha e da pedra, prelecionava com alma. Ignoravam que o ambiente ouropretano aquecera ao rubro o seu patriotismo. Esqueciam que, ao período de sete anos, compreendido entre o término do curso profissional e a eleição para deputado federal, pelo Estado de Minas Gerais, o engenheiro ilustre dera a lume uma série de monografias, de interesse fundamental para a economia brasileira, como as referentes ao mármore de Gandarella, ao meteorito e ao ferro de Santa Catarina, às explorações dos diamantes de "Água Suja", no Triângulo Mineiro, aos fosfatos de Ipanema, cujos estudos foram ampliados por Derby, Florence e Teodureto de Camargo, a siderurgia Brasil e às Estradas de Ferro Federais. Era, então, o mais jovem dos colaboradores da prestigiosa "Revista Brasileira", quase sem rival, na fase brilhante de José Veríssimo, por congregar os maiores estudiosos das nossas coisas. Estava, portanto, Calógeras, ao empossar-se na cadeira de deputado, com vinte e sete anos incompletos, em condições de ser útil à sua Pátria, como o foi.

Discutiu, de início, como geógrafo, o Tratado que fixava as fronteiras do Brasil com a Guiana Francesa, analisando com segurança os mapas de Alcino Braga, Costa Azevedo e outros exploradores da região. O conhecimento do Brasil levou-o, poucos anos depois, ao exame exaustivo do Tratado do Acre, também sob o aspecto geográfico. Ambas as questões de limites, dada a sua natureza, foram discutidas em sessões secretas, só vindo à luz fragmentos das peças oratórias, o suficiente, porém, para se aquilatar do seu alto mérito. Nessas duas orações, está delineada a formidável

"Política Exterior do Império", obra de geografia humana o que, no exemplo da formação territorial do Brasil, dispensa os magistrais, longos e quase inacessíveis estudos de Rio Branco e Nabuco. Na "Política Exterior" cada capítulo é um livro à parte; assim o do tráfico, que Tristão de Ataíde julga melhor existente até hoje sobre o assunto, é o da *Expansão Territorial*, que, na opinião do Comandante Eugênio de Castro, é indispensável ao perfeito conhecimento da cartografia sul-americana. Os perfis de Felipe II, de Dona Carlota Joaquina e de D. João VI e as páginas da campanha de Wilbeforce pela abolição da escravatura, não houve exagero de quem os comparou aos melhores estudos de Oliveira Martins. Livro que não se alheia da história da nossa política interna, escrito num período, para o autor de aperturas financeiras, num ostracismo duro e injusto, que, entretanto, não lhe alterou a dedicação, sempre ininterrupta, ao Brasil.

Em carta a Domício da Gama, recém publicada no volume "Correspondência", assevera Capistrano de Abreu que Calógeras era o homem que melhor conhecia o Brasil. Isto, em Janeiro de 1919, quando ainda não havia o estadista redigido alguns dos seus principais livros. Não lhe fez favor o erudito historiador cearense. Se Calógeras não viajou pelo nosso hinterland como Arrojado Lisboa; se não desvendou o nosso passado colonial como Capistrano; se não era a crônica viva do Segundo Reinado, como o terceiro Martim Francisco, a todos sobrepujou, porque, além de historiador, geógrafo, geólogo, mineralogista, poliglota, financista, economista, pedagogo, de alto coturno, foi homem de Estado, dos maiores, no consenso unânime dos comentadores dos fastos da política nacional.

Apontam-se administradores na República — Rodrigues Alves é um deles — que primaram na ação administrativa, sem contudo sobre-sair como pensadores políticos. Houve grandes publicistas — Amaro Cavalcanti por exemplo — sem se

destacar, como um farol, na administração. Calógeras é completo: homem de pensamento e de ação, pertence à linhagem dos Viscondes de Ouro Brêto e Rio Branco. A sua vida de gabinete foi larga preparação para a vida de governante, na observação, exata de Plínio Barreto. Não era ufanista como Afonso Celso — Júnior, nem pessimista como Paulo Prado. Sim, a energia, a ação construtora, numa terra em que, em regra, os políticos ou são idealistas utópicos, declamadores líricos, ou pertinazes demolidores.

Foi, talvez, o homem de governo mais aparelhado para reger os destinos do Brasil. Outro juizo não formulará quem lhe perlustrar a obra de legislador, meditar os livros que ele produziu, e atentar para a sua ação como Ministro de Estado de três pastas.

Versou tódas as matérias da administração, como se fosse técnico em cada uma, o que, na realidade, é a definição de política, segundo Sales Júnior, vocação de homem de Estado, relator competente, na Câmara dos Deputados, do orçamento da Guerra.

Regista Joaquim Nabuco, em "Um Estadista do Império", que Angelo Ferraz era apto a gerir indiferentemente qualquer pasta e talvez tódas ao mesmo tempo. Rodrigues Alves, tão seguro no julgar os homens, — o que constitui a sua fôrça, o seu segredo — fez de Calógeras juízo idêntico: ainda há pouco, Eloi Chaves, de cintilante palestra, me repetia esse conceito, ouvido daquele seu amigo e chefe, o que vale o melhor dos atestados. Sendo estadista, e estadista de virtudes militares, Calógeras era o anti-demagogo por excelência, de decisão rápida e execução firme, professor de brasiliadez pela pureza do seu nacionalismo.

Américo Jacobina Lacombe vai reeditar, na Brasiliiana, a obra de Calógeras. Cabe tôda na imprescindível Coleção porque o cientista a serviço da eficiência do Estado só escreveu sobre o Brasil.

O Tratado clássico "La Politique monétaire du Brésil", inteiramente

desaparecido do mercado dos livros, e que entusiasmos despertou em Charles Gide e Gino Arias, será republicado em vernáculo, precedido, para adaptá-lo ao presente, de introdução do mestre de Moeda e Crédito, Eugênio Gudin, autor da importante obra "Princípios de Economia Monetária", em dia com a ciência que professa.

Para os amantes da história administrativa, que irão se integrar na nova série da obra parlamentar de Calógeras. Inédita, pode-se dizer, porque a geração atual tem ojerisa pela leitura do "Diário do Congresso", que vive mofando nas prateleiras das bibliotecas. Estou catalogando os originais dos seus discursos, pareceres e votos para a confecção de vários volumes, que irão se integrar na nova série da Brasíliana.

Não creio que, no regime republicano, pela multiplicidade dos assuntos e lastros de cultura brasileira, haja no Congresso quem o tenha superado. É certo que de técnica legislativa avultam os trabalhos de um Melo Franco, de um Francisco Campos, de um Raul Fernandes, e na defesa dos grandes ideais de beleza, de justiça e de liberdade Ruy Barbosa desprendeu faiscas de gênio, em orações comparáveis às de Cícero, que flexibilizou a língua latina.

Para precisar, porém, o meu pensamento, recorro-me do testemunho de Alves de Sousa que elevou, como jornalista, as colunas de "O Paiz" e do "Diário de Notícias". "Nenhum brasileiro — referia-se a Calógeras — aquêle encantador periodista que assimilou o estilo de Machado de Assis — teve da nossa realidade um descortínio mais completo, das nossas necessidades uma percepção mais aguda e de capacidade de progresso uma compreensão mais positiva".

Na primeira legislatura do seu mandato, no qual incontestavelmente se firmou como figura primaz da representação montanhesa, ainda não enriquecida com os valores do "Jardim da Infância", a série de discursos que Calógeras proferiu sobre transportes ferroviários há

de constituir fonte de estudos para os que desejam defrontar-se em matéria de propriedade de linhas férreas, arrendamento de tráfego, condução de locomotivas, utilização de material rodante e privilégios de zona. Não sou entendido nesses assuntos. Poderia repetir as palavras de uma feita, de Castilho Antonio: "Em minha boa e leal verdade: eu não sei senão muito poucas coisas". Mas a minha afirmativa é alicerçada na opinião do eminente engenheiro ferroviário, Alvaro de Souza Lima, que estudou a atuação de Calógeras como técnico de estradas de ferro.

Não me deterei no monumental parecer sobre "As Minas do Brasil e a sua legislação" por demais gabado pelos especialista e que por si só daria lustre ao nome de seu autor. Insisto nos conhecimentos que revelou na análise de todos os orçamentos. A mesma competência, a mesma segurança. Ao debater, em plenário da Câmara dos Deputados, um tema de Marinha de Guerra — Calógeras era então quase um estreante na vida parlamentar — o cronista político de "A Tribuna", deputado ilustre aliás, lamentava que o jovem engenheiro não estivesse ascendido à cátedra de Escola Naval para difundir entre alunos, os ensinamentos de balísticas, que deu aos legisladores.

O volume sobre os problemas de Guerra, na fase de congressista, para os subscritores da Biblioteca do Exército, talvez o que irá despertar maior interesse. É realmente impressionante que um civil tenha dominado êsses assuntos com tanta mestria. Conhecendo bem o seu Von Der Goltz e o seu Jomini, enfrentou certos deputados-militares, imbuidos das idéias de Comte e Lafitte, profundos na filosofia positivista, alheios, porém, à matéria específica da guerra, velhos soldados, cuja mentalidade era tenazmente combatida pelos jovens oficiais que se agruparam em torno à Revista "A Defesa Nacional".

Há uma belíssima carta de Tasso Fragoso a Calógeras, escrita, em 1913, de Uruguaiana, comunicando-

lhe que um discurso seu sobre Orçamento da Guerra fôra lido, no refeitório do Quartel, para toda a oficialidade, a qual exultara com as idéias renovadoras do civil-soldado, Tasso, o magno historiador das nossas jornadas militares, reconheceu a enorme superioridade do inclito brasileiro aos antagonistas. Essa carta, demonstração de um saber poliédrico, virá como prefácio do precioso volume.

Tasso Fragoso era grande amigo de Calógeras. Em 1908, quando esteve na Argentina como adido militar manteve correspondência amigada com o confidente político do Rio Branco. O pensamento daqueles dois apaixonados do Brasil estava inteiramente voltado para a questão Zeballos. Patriotismo sereno é o que reçumava dessas cartas, que um dia talvez apareçam à luz do sol. Aliás, defendendo-se de uma injustiça de Gastão da Cunha, escreveu Calógeras: "Tôda a minha correspondência poderá vir a público: nunca menti". Frase que define um caráter.

Outra obra, em vários tomos, retirada dos Anais Parlamentares, é a do Orçamento Brasileiro. Confesso que a minha tarefa ao reconstitui-la, foi praticamente nula. Arizio de Vianna, antigo Diretor do DASP, num trabalho de paciência, realizado há mais de doze anos, concatenou, por assunto, a imensa produção de Calógeras relativa à função precípua dos Congressos. Dividiu-a em sete grupos gerais, a saber: 1º) a técnica do preparo e da discussão do orçamento; 2º) Receita e Tributação; 3º) Despesa pública; 4º) Créditos suplementares; 5º) Tomadas de Contas; 6º) Emprevistos públicos; 7º) Emissão e inflação.

Apesar de em teoria ser antiemisionista, Calógeras não se apegou, quando no exercício de função governativa, a fórmulas rígidas. Vale pela melhor das lições o que, em seu relatório de 1915, quando Ministro da Fazenda, dissertou sobre a emissão de papel-moeda como meio ordinário de aliviar as apertu-

ras do Tesouro. São palavras de autêntico estadista:

"Emitir é sempre fácil, e o pendor humano de evitar responsabilidades por demais freqüentemente é levado a ceder a solicitações dessa natureza. Não no pode fazer, entretanto, um governo consciente de sua responsabilidade. Emitir, como em nosso país se tem usado e abusado, não é remédio; vale por um expediente. Pode obrigar a empregá-la, a intelutável força dos acontecimentos. Diante dela, como perante a fatalidade, curvam-se vontades e doutrinas. Mas é sempre um recurso, nunca uma solução. O inevitável, por vezes; não o regime normal. O doloroso resgate de erros anteriores, não o processo recomendável da regeneração financeira. Só em caso extremo aplicável, a nenhum governo é dado afirmar que nunca o empregará. Mas, por isso mesmo, só utilizável com a maior prudência, quando provado a ineficácia ou a impossibilidade de agir por métodos outros".

De uma opinião Calógeras jamais se apartou: as crises provocadas pelos desacertos dos governantes não se resolvem com decretos institucionais de emissão.

A visão de conjunto dos problemas brasileiros, ele manifestou com o famoso relatório confidencial sobre o Orçamento da receita para o ano de 1919, que redigiu, em pequeno lapso de tempo, a rogo do Presidente eleito da República, Conselheiro Rodrigues Alves. Calógeras sensibilizou-se com o pedido cosagrador do exelso estadista, dando de si o máximo esforço.

Rodrigues Alves, que já tinha sido grande presidente de São Paulo e do Brasil, quiz a cooperação do deputado mineiro, para que o seu segundo governo na República fuginasse como o primeiro. Esse relatório, publicado sob o modesto título "Problemas de Administração", é um roteiro para os homens que exercem cargos públicos, para todos aqueles que se dedicam ao estudo das coisas de governo.

Possuia os originais desse trabalho, redigido quase de uma arran-

cada, com poucas emendas, numa letra quase ilegível. Observei o mesmo em relação ao parecer sobre as Minas do Brasil: mil e oitocentas páginas de papel. Calculese o prodigioso esforço, sem auxiliares para pesquisa, numa época em que não havia a máquina de escrever, nem a caneta-tinteiro!

Enfim, a força hercúlea de reter o seguimento da idéia, mais veloz do que o caminhar, e que nos faz lembrar a atividade de Balzac com a "Comédia Humana".

Nesses trabalhos, o atuante Calógeras, preocupado apenas com a finalidade prática, com a objetividade, não apurava o estilo, que só o lazer permite. É a explicação de, em diversos trechos, notar-se alguma dureza, focalizada por certos críticos, parcós de pensamento, os quais naqueles estudos de fôlego, para realização de programas de governo, só enxergam galicismos e falhas de regência. Fato que não nos surpreende: Eça de Queiroz, nas habituais caricaturas, em que era mestre insuperável, costumava dizer que os escritores portuguêses, que tão forte vinco deixaram em nossa literatura, nunca puderam ser homens de idéias por causa da paixão da forma.

Estadista completo, Calógeras não poderia ter se alheado dos problemas do ensino e da educação. Não desempenhou, em nosso país, o papel de um Sarmiento, de um Horácio Mann, de um Martí, o herói cubano. Publicou um livro sobre "Os Jesuítas e o ensino", cujas idéias em parte mínima refugou, ao envelhecer. Mas, em torno da escola primária, legou páginas impercetíveis. Pôs o dedo na chaga, com a crítica arrazadora feita à incompreensão do mestre-escola, que devera ser o fator principal da unidade nacional, como o foi na Alemanha, reconhecido e proclamado pelo próprio Renan. Calógeras entendia que o mestre-escola precisava educar a criança e não simplesmente alfabetizá-la. Propugnava de "uma psiquê comum dos brasileiros, de laços unionais decorrentes da comunhão de ideal, de aspiração e de processos". Como advertência

a todos os governos deveria figurar no pórtico dos livros de educação, — vem estampado num de Sud Menucci — o seu famoso aforismo: "Crise de caráter, crise de ensino, crise desintegradora, tudo são reflexos de um fenômeno só: a crise da escola primária".

Hoje há um público faminto de "Obras Completas". As de Calógeras hão de figurar nas bibliotecas de todos os que anseiam pelo enriquecimento da "terra de promissão, isto é, de realidade prometida à realidade realizada", na frase sonora de Gilberto Amado.

O nome "Calógeras" há de crescer sempre: foi um antecipador, o signo do estadista. Naquele relatório confidencial, apresentado ao Conselheiro Rodrigues Alves, a parte de tantas novidades para a época, pregou a racionalização dos serviços públicos, matéria em que, em nossa Pátria, fôra pioneiro.

De tantas realizações, foi profeta. Glycon de Paiva sumariou algumas: o sítio da usina siderúrgica da Belo Mineiro, em Monlevade, foi divulgado por Calógeras trinta anos antes da sua realização; a instalação da grande siderurgia no Vale do Paraíba, éle a advogou em seu "Os problemas do Governo", outro livro básico de organização nacional, com essas palavras: "Na faixa atlântica, a preferência irá para o Rio; menor percurso para o produto; mercados distribuidores adjacentes para a Estrada de Ferro Central, bifurcando em Barra do Piraí para São Paulo e para Minas. Havendo receio de foco de desordens que é o Rio, basta recuar para Oeste, no Vale do Paraíba". Uma das garantias da subsistência econômica de Volta Redonda, o processamento do produto até o acabamento em utilidades de ferro e aço, foi recomendada por Calógeras em suas "Minas do Brasil".

Nesta obra, fonte inexaurível para o conhecimento das nossas riquezas e solução dos nosos problemas, Calógeras propugna a nacionalização da indústria da monazita brasileira, isto é, o dever de obstar o embarque da monazita em bruto,

de industrializá-la no país e de exportar os produtos elaborados.

Parecem escritos para os dias de hoje êsses períodos datados de 1904, ano em que veio a luz aquêle livro, verdadeiro *vade mecum* das nossas necessidades: "Urge estudarmos os meios de aproveitar o monopólio natural que possuímos como produtores de monazita. Do grande serviço prestado ao Brasil com a descoberta e valorização dos bancos monazíticos, quem lucra, por enquanto, são os descobridores, os contratantes com o Tesouro e êste em certa escala. A coletividade não aufera os lucros que razoavelmente poderia colhêr, sem ofensa à justa remuneração do trabalho dos criadores desta riqueza. É a própria organização da indústria da monazita no Brasil que cumpre modificar".

A "Fundação Calógeras" está em entendimentos com o proficiente Diretor da Biblioteca do Exército, Tenente-Coronel Umberto Peregrino, para obter uma fórmula que permita incorporar, sem se desligar da Brasiliiana, "A Formação Histórica do Brasil" à preciosa coleção mantida pelo Ministério da Guerra e da qual os militares tão justamente se ufanam.

Escrita primitivamente em inglês, para estudantes norte-americanos em viagem de estudos ao Brasil, é vasada num estilo simples, claro, apesar de algo sintético. Se não é superior às obras congêneres de Oliveira Lima e João Ribeiro, nadas ficas a dever.

Calógeras, que tantos ramos do saber perlustrou, foi, sobretudo, historiador. Sob êsse aspecto, seu espírito muito se assemelha ao do Barão do Rio Branco, por quem nutria ilimitada admiração.

Sem o conhecimento de sua própria história não pode um povo realizar, "na multiplicidade dos cidadãos, aquela unidade de consciência" que é, na frase de um escritor coeso o conceito mesmo de Pátria. A História não é tomada aí como simples narrativa de fatos, de ações, de gestos ocorridos no passado e classificados segundo critérios meramente didáticos; não será também, por brilhantes que sejam,

interpretações individuais dêsses acontecimentos, deduzidos à luz de convicções filosóficas ou políticas. Mas a História como sendo existência de Pátria, presente, permanente, atual, no seu desenvolvimento, nos seu problemas, nas suas lutas e nas suas crises. Ora, o Exército, que é a encarnação da própria nacionalidade, cuja vida e cuja atividade se consubstanciam com a Pátria, comprehende, sente a necessidade vital de promover o ensino da História para informar a educação histórica que, no dizer de Benedetto Croce (La Storia Come Ponsiero e come Azione) "visa avivar as inteligências para compreenderem as situações reais, reportando-as às suas origens e situando-as nas suas correlações; ensina a ler os livros dos historiadores, não para ornato ocioso da memória ou estímulo excitante dos nervos, mas, para, por seu intermédio, buscar orientação no mundo em que se vive e onde se deve cumprir a própria missão e o próprio dever". Para tal ensino faz-se mister que os seus mestres, é Croce ainda que o afirma — não se confundam "com os pacientes pesquisadores de atas crônicas, nem com os eruditos que recolhem narrativas e documentos, nem com os compiladores de manuais históricos — mas sejam sempre homens diversamente operosos levados a meditar sobre situações que se criaram para dominá-las e ajudar aos outros a dominá-las, mercê de uma nova ação: políticos que escrevem história política, filósofos que escrevem história da filosofia, espíritos artísticos que buscam no conhecimento da história da arte o gôzo das obras artísticas, homens de grande fervor cívico e moral que perscrutam com seriedade e rigor a história da civilização humana". Assim foi Calógeras, cujo nome dado a êste prêmio é símbolo, é norte, é lição e é exemplo, para os que intentam cooperar com o Exército na obra grandiosa de manter vivo o espírito nacional.

Na minha convivência com o homem superior que foi Calógeras e que no fim da vida se apresentava aos meus olhos com um halo de san-

tidade, muitas lições recebi. A maior de tódas, a que se gravou de maneira indelével na memória do coração, foi uma frase emocionante que dêle ouvi, quando já estava aniquilado pela moléstia que o vitimou.

Com a respiração ofegante, disse-me êle: "Penso no Brasil dia e noite. É uma idéia fixa". Esse, o brasileiro que o Exército hoje reverencia.

AOS COLABORADORES !

Como COOPERAÇÃO muito preciosa no sentido de facilitar as tarefas de impressão da Revista e, consequentemente, evitar o atraso de suas edições, solicitamos, encarecidamente, aos nossos colaboradores que :

1. Datilografem, na íntegra, seus trabalhos, utilizando UMA SÓ FACE DAS FÔLHAS DE PAPEL e deixando espaço duplo entre as linhas.
2. Destaquem, com letras maiúsculas, o título do artigo. O nome do autor (ou seu pseudônimo) deve vir entre o título e o texto.
3. Coloquem, preferentemente, em fôlhas separadas do texto, as figuras, as fotografias, os desenhos, etc., com as respectivas legendas. (No texto, no local desejado, basta uma simples referência ao número da figura, fotografia ou desenho, correspondente).
4. Sempre que possível, desenhem as figuras a nanquim e em papel vegetal.
5. Tratando-se de tradução, quando a fonte original autorizar a reprodução, citem essa fonte sem esquecer o nome do autor do trabalho; no caso contrário, obtenham autorização prévia.
6. REVEJAM SEMPRE OS ORIGINAIS observando, rigorosamente, a ortografia oficial (a do "PEQUENO VOCABULÁRIO ORTOGRÁFICO DA LÍNGUA PORTUGUESA", da Academia Brasileira de Letras, dezembro de 1943, Imprensa Nacional).
7. Assinem a última fôlha e INDIQUEM O ENDEREÇO ATUAL para que se possa acusar o recebimento e realizar entendimentos quando necessários.

SANTOS DUMONT E A PAZ

MAURÍCIO DE MEDEIROS

Discurso pronunciado na Academia Brasileira
de Letras

Na lenta e maravilhosa evolução das espécies vivas é dos fenômenos mais interessantes o momento em que umas se fixam no solo para irem constituindo o reino vegetal e outras conseguem locomover-se, ao comêço em movimento simples que mal as distinguem dos vegetais e depois, progressivamente, por sistemas cada vez mais complexos, que lhes dão a capacidade de ambulatória com que buscam os meios de subsistência.

Na evolução desses sistemas de locomoção, os obstáculos do meio terreno fazem com que muitas espécies, para saltá-los, criem asas. Mas estas não se constituem em método definitivo de locomoção senão para parte delas: as aves, cujo esqueleto se alivia em cavidades para maior rendimento do esforço das asas.

As demais espécies vão perdendo esse aparelho maravilhoso e ficando aderentes ao solo pela força de gravidade, ao comêço arrastando-se em movimentos de reptação, depois criando membros articulados que funcionam como alavancas que lhes permitem a locomoção.

Nessa longa fase há um momento marcante para o desenvolvimento das espécies: é quando uma delas consegue erguer-se, manter-se em equilíbrio e finalmente deambular sobre os pés, erguer o tronco, levantar a cabeça e, ereta, contemplar os astros...

"Coelunque videre jussit et erecto ad sidera tollere vultus" (Ov. — Met. — Livro — I-II).

Dessa conquista resultou a superioridade da espécie humana. E na evolução individual sente-se a influência dessa mudança de atitude quando se observa no desenvolvimento da criança o salto no seu progresso psíquico, quando ela consegue manter o tronco ereto e, principalmente, quando deixa a deambulação de quadrúpede, com que se locomove nos primeiros tempos para erguer-se sobre as pernas e dar os primeiros passos...

Na primeira fase amplia-se o seu horizonte e na segunda, ao mesmo tempo que o horizonte, amplia-se o campo de suas experiências em contactos físicos com o meio ambiente.

Dir-se-ia, entretanto, que no esforço de que resultam essas conquistas, havia uma memória biológica da fase prehistórica em que as espécies animais possuíam asas pois que, através milênios, sente-se que subsiste na espécie humana uma ânsia de elevar-se sobre si mesma, de atingir as alturas, como o fazem as aves com seus ossos leves e suas asas possantes.

É o que se revela de modo impressionante na adolescência em que é freqüente o jovem, na atividade inconsciente dos sonhos, alçar-se em vôos que o levam a alturas descomunais e, súbitamente, desperta eufórico mas temeroso, porque é também freqüente que o sonho se termine por uma queda fragorosa com um despertar angustiado.

Dir-se-ia que é o inconsciente biológico que fala na linguagem simbólica dos sonhos recordando a fase ultrapassada da possibilidade do vôo...

* * *

Nas velhas civilizações chinesa e egípcia, se não se registra nenhum invento que revele a tentativa de voar, os desenhos de animais alados são freqüentes, bem como as lendas em torno de povos voando em carros dotados de asas.

Nas lendas mitológicas da antiguidade greco-romana revela-se essa ânsia de atingir as alturas.

Para escapar ao exílio em Creta, Dédalo, separado de sua terra natal pela imensidão do mar Egeu, entende que o caminho dos ares lhe está aberto. Começa a reunir penas de aves com que fabrica dois pares de asas: um para si e outro para seu filho Icaro, que o contempla maravilhado. Prendendo-as com cera aos braços e encurvando-as levemente para que imitem as das aves, experimenta-as ele próprio em um pequeno vôo. Arma depois seu filho com as asas que lhe preparara e aconselha-o:

"Icaro, não esqueças de te manteres a meia altura para que as águas do mar não molhem as penas de tuas asas nem o calor do sol derreta a cera que as prende a teu corpo."

Sábio conselho que poderíamos equiparar a uma parábola de ordem moral na advertência de que o homem que sobe não se abaixe em contato com as vilanias terrestres, nem se deixe deslumbrar pelos triunfos das alturas.

Nesse meio termo estão a sabedoria da vida e o equilíbrio mental pois que a fantasia, que é uma espécie de vôo do pensamento, quando não encontra auto-limitações, gera a psicose.

Aconselhado o filho, partem os dois — Dédalo e Icaro — sobrevoando os mares. Mas o filho se embriaga com o prazer do vôo e em breve deixa-se empolgar pelo desejo de atingir as alturas do Céu. O calor do sol funde a cera e as asas se despregam dos braços de Icaro que começa a cair e mergulha nas profundidades do mar.

Dédalo busca em vôo o filho audacioso. Mas só vê sobrenadando nas águas do mar as penas soltas das asas tão pacientemente fabricadas...

Essa é a lenda famosa, de que Goethe se utilizou no seu segundo Fausto no episódio do vôo de Euphorion.

Para simbolizar a conjugação da cultura grega com a cultura moderna, Goethe imagina o casamento de Fausto — cultura germânica moderna — com Helena — cultura grega clássica. Do casamento nasce Euphorion que herda do pai a ânsia da ilimitação.

Essa criação corresponde à fase em que o genial Goethe se impressiona com o romantismo de fantasias ilimitadas, contrária às tendências do poeta que achava que no campo da arte o homem nunca deve perder contato com a realidade terrena.

Euphorion é o jovem audaz para o qual não há limitações. Aos seus pais embevecidos em sua contemplação ele exclama:

Deixem-me dançar
deixem-me saltar
no seio dos ares
Tudo penetrar e tudo tomar
Eis a minha alegria !

Nun lazst mich hüpfen
nun lazst mich springen
zu allen Lüften
hinauf zu dringen
ist mir Begierde
sie faszt mich schon

Debalde Fausto lhe pondera :

"Sê moderado, sê prudente
Calma essa audácia
Não prepares tua queda e tua desgraça !
Tua perda seria a nossa, caro filho"

Mas o filho insiste :

"Não quero mais ficar preso à terra !
Deixem minhas mãos, meus cabelos minhas vestes !
Eles me pertencem."

E dançando cada vez mais velozmente, proclamando seu desdém pela terra, exclama :

"É preciso que eu suba cada vez mais alto, que meus olhares atinjam cada vez mais longe. Agora sei onde estou : no meio da ilha, no meio do país de Pelops, metade sobre a terra e metade sobre o mar."

E depois :

Sinto asas que se desdobram.
Lá em baixo, lá em baixo.
É preciso voar. Admirem meu vôo !

Mas em breve cai enquanto o côro entôa :

Icaro ! Chega de dôres...

Sob aspectos de idêntica filosofia profunda e a mesma lenda de Icaro, que Goethe reproduz em um tom dramático, mas que reafirma a ânsia humana de voar...

A literatura está cheia de obras de ficção nas quais se fala de viagens aéreas pela força de ascensão e tração das aves, ou pela de foguetes, não faltando a capacidade de resistência à força de gravidade da terra suavizando a queda por lençóis e panos abertos, à guisa de pára-quedas...

Nas "Histórias Prodigiosas de França" de Belle Forest publicadas em 1581 fala-se de um dragão alado cuja imagem é reproduzida em ilustração.

Em um romance francês de Des Maretz sob o título Ariane publicado em 1639 conta-se a fuga de um prisioneiro — Melinte — lançando-se do alto de uma torre em uma espécie de pára-quedas formado por grande lençol.

Se no domínio da ficção a ânsia de voar se revela nessas obras, já no século XV o genial Da Vinci tentara criar máquinas de vôo, para o que concentrara sua atenção no estudo do vôo das aves e no da anatomia dos vertebrados dotados de asas. Em seus famosos cadernos, escritos com a mão esquerda e em espelho, encontraram-se noções de aerodinâmica elementar e desenhos de máquinas destinadas a realizar o vôo humano.

Dado o caráter um tanto misterioso de suas notas, que o genial Da Vinci parece ter escrito apenas para seu próprio uso, é difícil saber até que ponto ele conseguiu realizar o que imaginava. Mas os seus desenhos deixam vêr quão longe ia sua capacidade inventiva : helicópteros, pára-quedas, hélices... E, nessas notas, Da Vinci afirma que conseguiu fazer voar pequenos helicópteros movidos por molas...

Mais de um século depois, outro italiano famoso, o jesuíta Francesco Lana publicava em 1670 uma obra intitulada "Prodromo overo saggio di alcune invenzioni nuove promesso all'Arte Maestra".

O sábio jesuíta, com uma gravura explicativa, descreve um projeto de navio aéreo, baseado em princípios de aerostática com minúcias realmente surpreendentes.

Partindo da idéia de que um corpo esférico, no qual se tenha produzido vácuo, tenderá a subir na atmosfera, ele sugere construir 4 grandes globos de cobre ligados a um navio de madeira provido de uma vela e de iemes. Descreve a seguir o mecanismo pelo qual pretende obter o vácuo nas suas esferas e o que pode assegurar a volta do navio à Terra.

Conquanto não se saiba se Lana passou a realizar o que a sua imaginação lhe inspirara, seu livro causou admiração a muitos altos espíritos entre os quais Leibnitz que lhe elogiou os princípios embora não acreditasse na possibilidade de realização.

A ânsia de voar continua a inspirar os inventores.

Em 1678 o Journal des Savants narra experiências feitas em França, por um serralheiro chamado Besnier com uma máquina voadora. Era um aparelho a ser preso nos braços e pernas do que quisesse voar.

Na verdade, o objetivo do inventor é menos o de voar do que propriamente o de plantar.

Em comêço do século XVIII, o padre brasileiro Bartolomeu de Gusmão, natural de Santos, inventava um balão cuja força de ascensão era produzida por ar quente.

Na presença de D. João V o padre brasileiro experimentava em 8 de agosto de 1709 o que ele denominava a sua máquina de voar. Essa experiência teve lugar no pátio do Palácio das Índias e consistiu em fazer subir um balão cujo conteúdo era ar aquecido por substâncias inflamáveis coladas na parte inferior.

Vários historiadores falam de uma outra experiência que teria sido feita fora do Palácio e na qual o balão de Bartolomeu de Gusmão o teria transportado pelos ares até ao terraço do Palácio. Mas em recente e minucioso estudo de nosso ilustre confrade o acadêmico Afonso de Taunay fica bem claro que tal experiência jamais teve lugar. Tudo se reduziu àquele experimento feito perante o rei D. João V e sua corte. Mas padre Bartolomeu de Gusmão tinha uma imaginação muito ativa. As esperanças que ele punha em seu invento eram as mais amplas e fantasiosas.

Expondo ao rei D. João V as suas idéias o padre Bartolomeu de Gusmão lhe escrevia :

"Inventei uma máquina por meio da qual se pode viajar no ar muito mais rapidamente que em terra ou no mar. Poder-se-á também percorrer mais de 200 léguas por dia, transportando mensagens para os exércitos e regiões as mais afastadas. Libertar-se-ão das praças sitiadas as pessoas desejadas, sem que o inimigo possa impedir-lo. Graças a esta máquina descobrir-se-ão as regiões mais próximas do polo."

Não se poderia desejar na época um projeto mais cheio de promessas. É curioso que muitos anos mais tarde em junho de 1783 os irmãos Montgolfier tenham retomado a idéia do padre Gusmão. Embora os franceses omitam o nome do nosso patrício na história da aeronáutica, a prova de que os Montgolfier se inspiraram nas experiências do padre Gusmão está em que, por ocasião da proeza dos dois franceses, foi editada em França uma estampa que se tornou clássica contendo a imagem do barco que se dizia inventado por Lourenço Gusmão "capelão do Reino de Portugal" para se elevar e dirigir nos ares.

É aquela figura clássica de um pássaro de corpo arredondado em cujo bojo ficariam o aeronauta e 10 passageiros. Dessa estampa foram tiradas várias edições — o que demonstra sua intensa procura. Como a divulgação dessa gravura coincide com as famosas experiências dos irmãos Montgolfier — é perfeitamente plausível admitir que a idéia de que a máquina do padre Gusmão a ar quente tenha sido a inspiradora dos dois franceses.

Curioso, entretanto, é saber que esse famoso pássaro voador nunca existiu. Como a sua experiência com um pequeno balão elevado pela força ascensional do ar quente tivesse sido feliz, padre Gusmão entrou francamente a delirar e a imaginar as cousas que anunciou ao Rei D. João V. Tomado do receio de que lhe roubassem a idéia, resolveu de acôrdo com um seu discípulo, filho do Marquês de Fontes Abrantes, divulgar um desenho fantasista que era o clássico pássaro voador. Foi esse desenho que circulou por toda a Europa. Esse pássaro não passava de um ardil para enganar os possíveis imitadores de padre Gusmão cujo fim segundo frei João Alvares de Santa Maria, seu irmão, foi dos mais tristes, perdido em delírio no qual se supunha capaz de dominar a Europa com sua máquina voadora...

Esse fim nos é descrito pela lira de Olavo Bilac em versos que Afonso de Taunay nos relembrava :

"Agoniza o Voador. Piedosamente a lua vem velar-lhe a agonia,
[através da janela,
A Febre, o Sonho, a Glória enchem a escura cela
E entre as névoas da Morte uma visão flutua
Voar! Varrer o Céu com as asas poderosas
sobre as nuvens! Correr o mar das nebulosas
os continentes d'ouro e fogo da amplidão!
O pranto do luar cai sobre o catre imundo
e em farrapos, sózinho, arqueja o moribundo
Padre Bartolomeu Lourenço!..."

* * *

O século XVIII é cheio de experiências com asas e pára-quedas. Até 1783, ano em que aparecem os irmãos Montgolfier, os inventores do século XVIII buscam imitar as aves e constroem aparelhos que procuram alçar-se nos ares por seus próprios meios motores. O marquês de Becqueville, em 1742, conseguiu com asas artificiais atirar-se do telhado de sua casa e atravessar o Sena, em Paris, para cair na outra margem e quebrar a coxa.

Em 1757 e na América, em Boston, que John Childs se atira do alto de uma igreja, protejido por asas. Realiza essa proeza várias vezes.

Em 1772 o padre Desforges, de Etampes, na França, constrói um carro voador de palha, munido de asas que ele podia agitar rapidamente para manter-se no ar e deslocar-se. Um grande pára-quedas assegurava no alto do aparelho sua sustentação no ar. Várias experiências foram feitas pelo padre até que de uma feita caiu com o aparelho, saindo do acidente apenas com contusões. Mais veloz que seu aparelho era sua imaginação pois que o padre Desforges assegurava que sua máquina seria capaz de deslocar-se no ar a razão de 30 léguas por hora o que corresponderia aos 180 quilômetros de aviões relativamente modernos...

Em 1781 Blanchard construia também um barco voador movido por asas acionadas por pedais. Suas experiências ficaram apenas no terreno de ensaios em pequena escala.

Nêsse ano e no seguinte volta-se à idéia de levantar as máquinas voadoras pela força de ascensão de um gás mais leve que o ar: o hidrogênio. Experiências malogradas foram feitas nêsse sentido na Inglaterra e na Suíça.

Foi no ano seguinte em 1783 que surgiu o aerostato de Montgolfier, cuja força de ascensão era o ar quente.

Segundo um dos biógrafos de Joseph Montgolfier a idéia inspiradora do inventor faz lembrar as promessas que o padre Gusmão tinha feito ao

rei D. João V ao anunciar-lhe ter inventado máquina capaz de retrair das praças cercadas as pessoas desejadas sem que o inimigo pudesse impedi-lo. E o fato de, por ocasião das experiências dos irmãos Montgolfier, ter sido amplamente divulgada aquela estampa que se tornou clássica com o pássaro voador do Padre Gusmão, deixa supôr que houve na época referências ao inventor brasileiro. Talvez uma pesquisa bibliográfica acurada encontrasse essas referências pois que Montgolfier pensou no seu balão de ar quente ao meditar sobre os meios de atingir o centro da praça de Gibraltar, então inatacável por terra e por mar. Daí, em suas meditações perguntar: — “e por que não pelos ares”?

Partindo dessa interrogação, constrói um pequeno balão de tafetá que se eleva no ar por ação do ar quente. Escreve a seu irmão Etienne e lhe encomenda o material com que iria construir em Annonay o seu primeiro aerostato, que ele faz elevar-se no ar em praça pública em uma experiência devidamente autenticada em ata assinada pelas autoridades locais, com a data de 5 de junho de 1783, embora a experiência tenha tido lugar no dia 4 de junho.

Essa experiência foi repetida em Paris a 27 de agosto do mesmo ano e em setembro seguinte, diante do Rei e da Rainha de França os Montgolfier faziam subir em Versalhes outro balão com um cesto dependurado no qual colocaram um galo, um carneiro e um pato para mostrarem que eles podiam viver mesmo em grandes altitudes.

No mês de outubro seguinte — mês que parece predestinado aos grandes feitos da aeronáutica — um francês François Pilatre de Rozier tomou lugar no cesto de novo balão e deixou-se erguer até a altura das cordas que retinha o aerostato. Dias depois a 9 de outubro — ele repetia o feito, subindo a 250 pés, descendo e subindo conforme regulava a intensidade do fogo. Finalmente, em 21 de novembro o mesmo Pilatre de Rozier e o Marquês d'Arlandes deixaram que o balão fôsse sóltio livremente, transportando êsses dois primeiros passageiros aéreos. Várias narrativas ficaram registradas desse acontecimento memorável, inclusive uma escrita pelo próprio Marquês d'Arlandes transmitindo as suas impressões, muito semelhantes as que nos daria Santos Dumont mais de um século depois. A viagem durara 25 minutos, estendera-se por cerca de 10 quilômetros e a ascensão atingira a mais de mil metros.

O marquês d'Arlandes seguiu imediatamente para a Academia de Ciências a fim de fazer a narrativa da primeira viagem aérea humana, sendo interrompido a cada trecho pelos aplausos da assistência — o que não estava na tradição daquèle solene conclave.

* * *

O ano de 1783 foi notável no progresso da aeronáutica.

A 1 de dezembro os Srs. Charles e M. N. Robert subiam do jardim central das Túphérias na barquinha do primeiro grande balão de hidrogênio.

Foi um feito sensacional. Com um invólucro envernizado, rête, barquinha, válvulas de escapamento para o gás, lastro, barômetro — os dois aeronáuticos fizeram uma viagem de mais de 2 horas subindo a mais de 3.000 metros para aterrissar suavemente vários quilômetros distante do ponto de partida.

A partir de então estava criada a era dos balões livres. Em 1784 Blanchard que já anteriormente tentara inutilmente se elevar em um navio voador, procura adaptar suas idéias de asas móveis ao aerostato a hidrogênio. Não consegue o seu intento de imprimir uma direção desejada, mas a idéia de utilizar uma hélice propulsora se registra em suas experiências. Reconhecendo a insuficiência da força humana para movimentar a hélice, ele declara que a direção poderia ser obtida utilizando como motor uma “bomba a fogo” isto é, uma máquina a vapor...

De então por diante multiplicam-se as tentativas de direção dos aerostatos em projetos e em experiências malogradas.

Mas a simples possibilidade da ascensão livre mesmo sem direção domina os espíritos. As revistas ilustradas incluem as mais extravagantes fantasias. Cerâmicas de Limonges, relógios esmaltados, tabaqueiras, leques, painéis — em tudo se reproduzia a figura dos aerostatos de Montgolfier. Até um jogo de salão a ser jogado com dados tinha por base um mapa com 13 casas em cada uma das quais estava desenhado um balão.

Depois de ter dominado a França, passa a ascensão com balões a ocupar os ingleses. Em 1784 um italiano — Lunardi — realiza em Londres a primeira ascensão a que o povo londrino assiste.

Blanchard vem a Londres e em companhia de dois médicos consegue atravessar a Mancha em balão.

A partir de 1785 as ascensões em balão tornam-se freqüentes na Inglaterra. Depois é a Alemanha que assiste a uma subida do mesmo infatigável Blanchard, que fez o mesmo na Holanda, Bélgica, Suíça, Polônia, Tchecoslováquia. Depois de assim ter percorrido toda a Europa, Blanchard vai aos Estados Unidos e realiza uma ascensão diante do Presidente Washington.

Blanchard é realmente um nome que marca a fase de expansão do uso dos aerostatos em qualquer causa além do simples prazer de ascensões aéreas. Naquela viagem que ele tentou e conseguiu fazer em janeiro de 1785 da Inglaterra para a França, acompanhado de 2 médicos, ao sobrevoar o território francês ele soltou um pequeno pacote de cartas, mostrando assim a possibilidade de estabelecer-se um correio aéreo.

De resto essa travessia da Mancha por Blanchard iria ser a causa do primeiro desastre aéreo. É que Pilâtre de Rozier, famoso por ter sido com o Marquês d'Arlandes pioneiro em viagens aéreas, tentara várias vezes fazer o que Blanchard conseguira, mas em sentido oposto: da França para a Inglaterra. Para a construção de um balão no qual tentasse essa viagem recebeu auxílios do governo francês. Finalmente em 15 de junho de 1785 Pilâtre de Rozier e um dos irmãos Romain se elevavam no aerostato. Mas, cerca de meia hora depois, uma chama se tornava visível e em breve o balão se incendiava. Os dois aeronautas foram precipitados ao solo. Pilâtre de Rozier teve morte imediata. Romain viveu ainda alguns minutos, mas não pôde falar.

E assim ocorreu o primeiro desastre aéreo e morreu um dos primeiros homens que tinham conseguido se elevar da terra...

* * *

É uma causa interessante a que se passa na aeronáutica, tanto nessa fase de seus incipientes arrojos quanto em todas as demais fases de seu assombroso desenvolvimento até aos nossos dias. É que parece haver uma espécie de fascinação do aeronauta pelo perigo. Os acidentes ou mesmo as catástrofes não arrefecem o entusiasmo dos que querem conquistar o domínio dos ares. Veremos dentro em breve que o nosso genial Santos Dumont disso foi um exemplo.

O desastre de Pilâtre de Rozier não fez deter as tentativas de aeronáutica. Cada vez mais animados e confiantes no novo meio de transporte, os aeronautas em breve iam servir a fins militares. O exército francês — no período da Revolução — criava seu corpo de aeronautas cujo objetivo era o de, por meio de balões cativos, constituirem postos de observação do inimigo.

No comêço do século XIX, ao lado das tentativas de direção dos balões, modificando-lhes a forma para adotar a forma cilíndrica em vez de esférica, surgem de novo as experiências com o mais pesado que o ar.

Um físico inglês, Cayley lança as bases teóricas do que viria ser um século depois o aeroplano.

Todo o século XIX decorre nessa luta teórica entre o mais leve e o mais pesado que o ar, com tentativas malogradas de dirigibilidade tanto de uns quanto de outros desses dois tipos de engenho.

O fim desse século XIX se caracteriza pela multiplicidade de experiências. Em 1884 o Cap. Renard constrói um balão dirigível e realiza experiências com bons resultados. Em 1890 Ader constrói uma máquina que se eleva no ar e percorre 50 metros pela força propulsora de um motor a vapor. Atinge-se aos últimos anos desse século em plena ebulição das idéias de domínio dos ares. É a época em que os romances proféticos de Júlio Verne, inflamam a imaginação dos adolescentes e dos jovens. É a época em que nasce para a ciência da aeronáutica o nosso grande e imortal Santos Dumont.

* * *

Pertenço a uma geração nascida nos últimos anos do século XIX e cuja adolescência assistiu ao alvorecer do século atual. Pelo que se passou com a minha geração por seus ideais e preocupação, tanto no campo das letras como no da ciência, ou da política — posso compreender o que levou Santos Dumont — de uma geração anterior e filho de um engenheiro — a desde cedo se empolgar pelas maravilhas da mecânica.

Menino rico, criado na fazenda de um pai inteligente e progressista, nutrido intelectualmente pelas fantasias de Júlio Verne, era natural que seus entretenimentos prediletos fôssem as coisas da mecânica.

Leiamos o que ele próprio nos conta.

“As primeiras lições que recebi de aeronáutica foram-me dadas pelo nosso grande visionário: Júlio Verne. De 1888 a 1891, quando parti pela primeira vez para a Europa, li com grande interesse todos os livros desse grande vidente da locomoção aérea e submarina. Algumas vezes, no verão de meus anos, acreditei na possibilidade de realização do que contava o fértil e genial romancista; momentos após, porém, despertava-se em mim o espírito prático que via o peso absurdo do motor a vapor, o mais poderoso e leve que eu tinha visto.”

A sedução pela mecânica cedo se revelou em Santos Dumont que da fazenda do pai o que mais admirava eram os tratores, as máquinas de beneficiamento de café e mais tarde as locomotivas da ferrovia que o pai instalara na sua propriedade para levar a produção até a estação mais próxima da Mogiana. Em verdade, já o dominava a idéia de construir algo que se erguesse do solo e se dirigisse no espaço. Por isso quando, aos dezoito anos, viu em Paris pela primeira vez funcionar um motor a combustão interna ficou maravilhado e desde logo se lhe fixou a idéia de que ali estava a solução do problema que lhe trabalhava a imaginação.

A essa época continuava a luta teórica, marcada por tentativas experimentais, entre os partidários do mais leve e os dos mais pesado que o ar para a solução da dirigibilidade. A julgar pelo que se passava em meu colégio — o Internato do Ginásio Nacional, hoje Pedro II, em que entre os 13 e 15 anos entremeávamos as nossas polêmicas literárias com violentas discussões sobre a dirigibilidade no ar, creio que esse problema dominava todos os jovens. Recordo-me vagamente de uma espécie de encyclopédia em fascículos que circulava entre nós, contando a história da aeronáutica. Cada fascículo passava de mão em mão e dava motivo para as nossas discussões, tremendamente violentas como é o próprio daquela idade.

Santos Dumont, em outro ambiente, mas movido pelos mesmos estímulos, já entrado na juventude, não perdia tempo em discussões. Ruminava suas idéias que não comunicava nem aos seus familiares. Conseguiu do pai licença e recursos para estudar em Paris, aprofundou seus estudos no conhecimento da mecânica e, depois de uma fase de culto ao automobilismo então nascente, passou a tentar subir em aerostatos de aluguel.

Depois de uma visita ao Brasil voltou Santos Dumont a Paris, conseguindo que Lachambre, construtor de um famoso balão usado por Andréa, o levasse em uma ascensão mediante o pagamento de 250 francos.

Essa primeira ascensão é descrita por Santos Dumont em seu livro *Dans Pair* em termos de grande entusiasmo e ela lhe despertou o desejo de mandar construir para seu uso um novo aerostato. Seu primeiro balão, que ele denominou *Brasil*, era esférico, mas feito de sêda japonêsa e pequena cubagem de gás, tudo determinado pelo genial inventor para tornar o balão o mais leve possível.

Aprimorando seus conhecimentos sobre o meio atmosférico mediante suas freqüentes e numerosas, por vezes acidentadas ascensões, consagrou-se Santos Dumont então ao problema da dirigibilidade.

Retomando experiências feitas em 1852 por Giffard e em 1884 pelo Cap. Renard, Santos Dumont desenhou os planos de seu primeiro dirigível — o n. 1 — e mandou executá-lo, afrontando a opinião dos técnicos — todos contrários às suas idéias. Esses técnicos, condenaram o emprêgo da sêda japonêsa que no entretanto, já usara no seu primeiro balão. Consideravam perigosa a excessiva leveza do seu aparelho, pois que o do Cap. Renard pesava 2.000 quilos. E sobretudo, condenavam o emprêgo de um motor a gasolina para acionar a hélice, dada a natureza do gás que deveria encher o seu balão. Neste emprêgo, entretanto é que estava a principal originalidade do inventor brasileiro. Não foi a esmo que ele se decidiu pelo uso de um motor a gasolina, e sim depois de longas e pacientes experiências, com um triciclo no qual ele adaptara dois motores sobre um só cartes a fim de obter grande potência. Suas experiências, de aparência amalucada, como é o próprio dos inventores, estão minuciosamente descritas no magnífico livro de seu sobrinho Henrique Dumont Vilares intitulado "Quem deu asas ao homem".

Não apenas na utilização de um motor a gasolina estava a originalidade de sua invenção, mas também no sistema de suspensão da barquinha, no de pesos e contrapesos para assegurar a estabilidade e a verticabilidade do aparelho.

Depois de uma tentativa infeliz, pois o vento rasgara o seu balão de encontro às árvores do Jardim da Aclimação, a 20 de setembro de 1898 Santos Dumont se elevava naquele mesmo sítio à altura de 400 metros e a aeronave evoluía obedecendo aos comandos do jovem inventor brasileiro que não contava então mais de 25 anos de idade !

Estava assim dado um grande passo na dirigibilidade de aeronaves.

Em seu livro "Dans l'air", que o Sr. Miranda Bastos traduziu com o título "Os meus balões" Santos Dumont descreve a série sucessiva de aparelhos que ele foi fazendo construir a partir daquêle n. 1 que em 1898 lhe dera o caminho a seguir para obter a dirigibilidade.

Agindo sem o apoio da técnica moderna que hoje reproduz em laboratórios em terra firme tôdas as condições que se encontram no ar, Santos Dumont tinha de ir resolvendo por métodos empíricos todos os problemas da aerodinâmica que deveria enfrentar com seus balões.

Todos os seus recursos pecuniários eram gastos nessas experiências e tentativas, não sendo raro que, por empréstimo, a elas vinculasse antecipadamente suas rendas.

Modificando paulatinamente a sua primitiva aeronave, a cada nova construção dava um número : 2, 3, 4, 5, e assim por diante, só não havendo nenhum Santos Dumont n. 8 — porque o genial brasileiro, como bom brasileiro, também tinha as suas superstições. Uma delas era o número 8...

Com o n. 4 ele realizou no ano da exposição internacional de Paris algumas proezas que lhe valeram um prêmio de estímulo dado pelo Aeroclube de França no valor de 4.000 francos !

Esse dinheiro correspondia aos juros da quantia de 100.000 francos que o Sr. Deutsche de La Muerthe entregara ao Aeroclube de França

para constituir um prêmio ao piloto do primeiro balão dirigível que subindo do parque de St. Cloud contornasse a Torre Eiffel fazendo um círculo fechado sem tocar em terra e voltasse ao ponto de partida em 30 minutos.

Santos Dumont desde logo se inscreveu nesse concurso. Fêz uma primeira tentativa experimental e com o seu n. 5 saiu de St. Cloud, fez a volta da Torre Eiffel, baixou em Longchamps para tomar café com amigos e retornou o seu dirigível para voltar a St. Cloud. Nos últimos instantes, porém, o motor parou, o balão foi de encontro às árvores do parque do Sr. Rothschild e Santos Dumont teve de perder todo o dia para salvar-lhe o arcabouço. Nova tentativa malograda foi feita com o seu n. 5 em agosto de 1901. Pertinaz e teimoso, Santos Dumont se pôz logo a construir o n. 6 com o qual, em 9 de outubro de 1901, depois de anteriores experiências bem sucedidas, realizou o voo oficial de St. Cloud a Torre Eiffel ida e volta perante a comissão do Aeroclube convocada para assistir à prova com que Santos Dumont concorria ao prêmio Deutsch.

"Da minha saída" — diz Santos Dumont — "ao momento em que passei no zênite do ponto de partida decorreram 29 minutos e 30 segundos".

Mas as manobras necessárias à descida consumiram mais um minuto e meio — o que fez com que se travasse grande polêmica sóbre se ele tinha ou não feito jus ao prêmio que estabelecia para a viagem de ida e volta a duração de 30 minutos.

A repercussão mundial desse feito foi enorme. O nosso severo "Jornal do Comércio" abrindo uma exceção aos seus hábitos publicava na primeira página de seu número do dia seguinte uma ilustração a zinco com o esquema do dirigível de Santos Dumont e minúcias de sua construção, em reprodução de gravura que o "New York Herald" publicara por ocasião dos primeiros êxitos felizes de nosso patrício com esse mesmo aparelho n. 6.

A emoção nacional foi extraordinária. O Congresso Nacional votou rapidamente um prêmio de 100 contos de réis — o que no governo de austeridade financeira de Campos Sales e Joaquim Murtinho tinha um alto significado moral.

* * *

Se me alongo sóbre essa proeza de Santos Dumont com o seu dirigível em 1901, embora estejamos a comemorar o cinqüentenário de seu primeiro voo em avião, cinco anos depois, é porque foi esse voo em torno da Torre Eiffel que projetou o nome de Santos Dumont nos galarins da fama e porque, jovem estudante de medicina participei do entusiasmo da mocidade brasileira com o feito de nosso genial patrício. Nem foi só a mocidade, mas todo o povo brasileiro, de todas as condições e classes. Até nas marchinhas populares o feito foi celebrado naquela famosa quadra :

"A Europa curvou-se ante o Brasil
e murmurou parabens em meigo tom.
Surgiu lá no Céu mais uma estrela
Apareceu Santos Dumont."

Quando, dois anos depois, Santos Dumont veio ao Brasil, foi um delírio, principalmente em São Paulo, para onde seguiria diretamente.

Os estudantes cariocas obtiveram um trem especial para levá-los à Paulicéia tomar parte nos festejos ao grande brasileiro. Recordo-me dessa viagem porque nela tomei parte. Levamos 24 horas para chegar a São Paulo porque o comboio fazia freqüentes paradas em desvios para deixar passar os trens de carreira. O episódio não chega a ser marcante para os fatos que celebramos. Mas ficou vincado em minha memória pela série de tropelias que cometemos nessa acidentada viagem de mais de 500 jovens estudantes. E tudo para festejar Santos Dumont...

No ano de sua grande proeza com o n. 6, um outro brasileiro que conheci pessoalmente — Augusto Severo — se propusera a resolver o problema da dirigibilidade dos aerostatos. Idealizara um aparelho de estrutura rígida, obtivera a opinião favorável de técnicos engenheiros brasileiros entre os quais o grande professor José Agostinho dos Reis, da Politécnica e seguiria para a França que era o centro para o qual convergiam os experimentadores desse tipo de experiências.

Conheci-o pessoalmente, porque, a esse tempo, iniciando meu curso médiico, eu tinha um empreguinho na redação de uma revista encyclopédica — A Universal — de propriedade de Manuel Bomfim, Tomás Delfino e Rivadavia Correia. Augusto Severo era deputado e ali ia freqüentemente conversar com seus amigos diretores da revista. Era um homenzarrão, de complexão robusta, alto, a fronte larga e inteligente e uma figura irradiante de simpatia.

Em um relatório da comissão técnica do Aeroclube Brasileiro apresentado na sessão de 28 de junho de 1948, sobre a cooperação brasileira na aeronáutica, lê-se que, em 1892, antes, pois, do Zeppelin, Augusto Severo privilegiou em França o seu sistema de aeronave e, à custa do governo brasileiro, na presidência de Floriano Peixoto, fez construir em Paris na casa Lachambre um dirigível original caracterizado por uma viga armada metálica à qual se ligava à barquinha e servia de ponto de apoio direto das hélices.

Em 1895 outro brasileiro, o Sr. Leopoldo Silva, natural de Cantagalo (Estado do Rio), tirara patente no Brasil e na Alemanha de um dirigível de tipo análogo com o qual chegou a fazer experiências.

Doença pertinaz o impediou de nelas prosseguir e sua morte sobreveio antes de qualquer êxito de sua invenção.

O dirigível de Augusto Severo foi armado em 1893 à custa do nosso Ministério da Guerra em um galpão especial do campo de tiro do Realejo. Augusto Severo deu-lhe o nome de Bartolomeu de Gusmão. Esse ano foi, porém, o da revolução da Armada e o governo não pôde dar à invenção de Augusto Severo a atenção necessária.

Sómente oito anos depois, em 1901, seguia para Paris a fim de construir e experimentar um segundo exemplar de seu dirigível, a que deu o nome de "Pax". Mas a sua atitude no caso de Santos Dumont não foi simpática. Este obtivera o prêmio do concurso Deutsch após acalorados debates no seio da Comissão do Aeroclube, pois nove de seus membros entendiam que ele tinha ultrapassado os 30 minutos estabelecidos para a viagem de ida e volta.

Santos Dumont escrevera à Comissão uma carta de protesto na qual dizia :

"Cumpri tôdas as condições do programa. Como, porém, por minha parte não realizei a ascenção para ganhar dinheiro, caso vos esquivais de conceder-me o prêmio que ganhei, prejudicareis apenas os pobres de Paris e os operários, que até hoje me ajudaram e a quem eu tencionava distribuir a quantia que me entregásseis."

Por outro lado, um jornal parisiense "La Patrie" publica uma entrevista com o Cap. Renard, chefe do Departamento de Aerostação Militar, entrevista na qual esse militar dizia já ter feito em 1884 o que Santos Dumont acabava de realizar, apenas com menor velocidade.

Esse Cap. Renard por sua condição de francês centraliza as objeções à originalidade do feito de Santos Dumont.

Em novembro, depois de concedido o prêmio ao nosso patrício por 13 votos contra 9, um engenheiro francês, Sr. Armengard, faz no Instituto de Engenheiros Civis uma conferência pondo em relevo as aquisições científicas da experiência de Santos Dumont. Mas o tal Cap. Renard, presente à conferência, procura rebater o conferencista, com apoio dos engenheiros Surcouf e Soreau. Nosso patrício, o eminentíssimo engenheiro Carlos Sampaio, então em Paris, promete escrever ao Instituto combatendo as alegações contrárias a Santos Dumont.

Embora essas restrições não tivessem diminuído a glória de Santos Dumont, que é convidado a ir à Inglaterra, onde recebe as mais eloquias homenagens, foi uma nota desagradável a carta que então Augusto Severo escreveu ao Aeroclube de França protestando contra o encerramento do concurso e fazendo causa comum com o Cap. Renard.

Pobre Augusto Severo! Meses depois, em março de 1902, subindo aos céus de Paris com seu mecânico "Sachet", seu dirigível explodiu e nosso patrício tinha com seu mecânico uma terrível morte que emocionou profundamente a população parisiense e o povo brasileiro.

* * *

Depois de ganhar o prêmio Deutsch, Santos Dumont fez vários projetos e realizou com seus balões proezas que se tornaram espetáculo habitual para os parisienses, entre as quais a de sobrevoar em 14 de julho de 1903 o campo de Longchamps, onde se realizava a tradicional parada militar comemorativa da grande data francesa.

Após esse feito, presenteou o Exército francês com a sua flotilha de dirigíveis, compreendendo os ns. 7, 9 e 10.

De 1903 a 1906 dir-se-ia que Santos Dumont resolvera tomar férias. Eram, porém, apenas aparentes pois sua imaginação poderosa se voltara para a solução da dirigibilidade com o mais pesado que o ar. Foi uma fase de fértil incubação da qual nasceria o feito que lhe daria a imortalidade, no célebre vôo de 23 de outubro de 1906 — precisamente há 50 anos!

* * *

Em qualquer dos ramos das descobertas humanas a imaginação, embora criadora, não faz saltos. Ela dá formas novas aos dados preeexistentes. Dessa nova disposição surge freqüentemente um fato novo e este imprime nova diretiva às tentativas de criações novas. Todo o século XIX decorre com as tentativas de solução da dirigibilidade no ar — uns tentando-a com os balões, outros procurando meios de erguer máquinas mais pesadas que o ar, locomovê-las e dirigí-las.

Se Leonardo da Vinci já tinha proféticamente entrevisto a hélice como meio de propulsão ou de tração, sómente em fins do século XIX voltariam alguns inventores a tentar esse sistema, pelo menos nos desenhos em que baseavam suas inspirações associando a hélice a balões para dar-lhes dirigibilidade. Mas a grande dificuldade estava no motor capaz de acionar as hélices. Já vimos o partido que Santos Dumont tirou dos motores a explosão interna na dirigibilidade de seu balão, vencendo galhardamente o concurso Deutsch. Sua capacidade inventiva não se limitaria porém a isso. De 1901 a 1903 seu nome não desapareceu completamente do cartaz, pois nos vários dirigíveis que foi construindo, passeava sobre Paris como quem anda de automóvel. Dir-se-ia entretanto que o inventor tomara férias no campo das invenções, de 1903 a 1906. Era, porém, um engano.

Ouçamos o que ele próprio nos conta sobre esse período :

"Abandonei meus balões e meu hangar no parque do Aeroclube. Em completo silêncio trabalhei três anos até que em fins de julho, após uma assembléia do Aeroclube convidei meus amigos a assistirem minhas experiências no dia seguinte. Foi um espanto geral. Todo o mundo queria saber como era o aparelho."

E Santos Dumont descreve as dimensões de seu aparelho e conta que, de início, o dependurou em seu último balão, o n. 14, razão pela qual o seu aeroplano tomou a designação de "14-bis". Com esse conjunto realizou ele várias experiências até sentir-se senhor das manobras do novo engenho.

Na sua primeira experiência conseguiu Santos Dumont voar 60 metros. Contestaram que tivesse sido um vôo e sim um salto. Mas nosso genial patrício afirma que foi vôo e que o pequeno acidente que o fez tombar ao cabo do percurso de 60 metros não foi devido ao aparelho e sim a ele próprio que perdera a direção.

Consertando o aparelho e fazendo-lhe algumas modificações passou Santos Dumont algumas semanas rodando na Bagatelle a fim de se aperfeiçoar no seu governo.

Finalmente, sentido-se apto à grande prova, convoçou à Bagatelle a comissão científica do Aeroclube de França e ali realizou a famosa experiência narrada por essa comissão nos seguintes termos :

“Nós, abaixo assinados, representantes do Aeroclube de França incumbidos de controlar *de visu* a experiência do aeroplano “14 bis” construído pelo Sr. Alberto Santos Dumont, de nacionalidade brasileira, formulamos a seguinte ata do que vimos :

— “Depois de um primeiro ensaio às 8,40 horas, um segundo ensaio foi tentado em sentido contrário ao primeiro. Nesta tentativa, depois do percurso de 200 metros, correndo sobre o solo, o aparelho pilotado por Santos Dumont se levantou muito nitidamente. As três rodas do aparelho deixaram de estar em contacto com o solo. O aparelho subia a uma altura que os abaixo assinados avaliaram em 80 a 96 centímetros e isto em percurso de 100 metros, com uma velocidade de translação avaliada em 30 a 35 quilômetros por hora.”

Assinam a ata. *Ernesto Archdeacon*, Presidente do Aeroclube de França e *E. Surcouf*, secretário da comissão mista, cronometrista, o mesmo que em 1901 contestara a originalidade do dirigível de Santos Dumont.

O grande público que assistiu à experiência compreendeu o que ela significava para o futuro da humanidade. Ao saltar de seu aparelho Santos Dumont foi entusiasticamente aplaudido e carregado em triunfo.

Mais uma vez o Brasil inscrevia seu nome na história da conquista do ar ; primeiro com o balãozinho do padre Bartolomeu de Gusmão, em 1709, depois com o dirigível n. 6 de Santos Dumont, em 1901 e finalmente com o “14 bis” do mesmo Santos Dumont, em 1906, resolvendo o problema do vôo com o mais pesado que o ar.

* * *

Esse é o grande feito cujo cinqucentenário o Governo Brasileiro comemora festivamente em solenidades a que a Academia, em cujos quadros figura Santos Dumont, como sucessor de Graça Aranha, não podia deixar de associar-se.

Santos Dumont, embora eleito não tomou posse de sua cadeira. Seu sobrinho, Henrique Dumont Villares, na excelente biografia que redigiu sob o título “Quem deu asas ao homem” atribui essa atitude de Santos Dumont à sua extrema modéstia.

Segundo Dumont Villares ele considerava o lugar nesta Academia muito acima de seus méritos.

Por isso mesmo a sua eleição se envolve de um mistério impenetrável — não na votação em que seu nome foi vitorioso e que considero uma honra para a Companhia, mas nas circunstâncias que cercaram sua inscrição.

O Regimento exige que o candidato solicite sua inscrição. Não estabelece taxativamente que o faça por carta. Reaberta a inscrição para a vaga de Graça Aranha, nosso saudoso confrade Fernando de Magalhães, presidindo a sessão de 12 de março de 1931, comunica à Academia ter recebido um telegrama de Santos Dumont oriundo de Orthez pedindo sua inscrição. O telegrama era endereçado à Academia de Ciências e Letras...

À vista disso, Fernando de Magalhães consultava à Academia sobre se devia considerar Santos Dumont candidato. Por unanimidade foi respondido que sim. Mas na sessão seguinte, a 19 de março, Medeiros e Albuquerque, embora rendendo a Santos Dumont o preito de sua admiração, protestou contra a decisão da Academia, pois que não só um telegrama não tem sinais de autenticidade de sua autoria, como o que fôra atribuído a Santos Dumont se dirigia a uma entidade que não existia: Academia de Ciências e Letras!

Alguns acadêmicos concordaram com o protesto mas a decisão não foi alterada. Na sessão de 28 de maio são lidos dois telegramas também assinados por Santos Dumont retirando a candidatura. Foi alvitrado que o presidente da Academia telegrafasse ao próprio Santos Dumont pedindo confirmação. Em vez de fazê-lo assim, Fernando de Magalhães telegrafou ao nosso Embaixador em Paris que respondeu que Santos Dumont estava de viagem para o Brasil onde chegaria a 9 de junho seguinte.

Foi mantida a candidatura e Santos Dumont foi eleito em 4 de junho de 1931. Mas a sua modéstia o impediou de tomar posse antes que a morte o levasse em 23 de julho de 1932 — mais de um ano após sua eleição.

Seu nome, porém, figura nos fastos de nossa Academia como um de seus eleitos e porque ele não a tivesse efetivamente ocupado, ao tomar posse dessa mesma cadeira, n. 38, eu disse que tinha havido, antes de meu antecessor o saudoso Celso Vieira — um hiato, mas um hiato de luz, a luz que irradia dos gênios da Humanidade: Santos Dumont.

* * *

De resto os últimos anos de vida desse nosso imortal patrício foram torturados por uma angústia infinita que lhe causava ver o aeroplano transformar-se em arma de guerra ao invés de instrumento de aproximação dos homens!

A primeira guerra mundial lhe causara forte depressão.

Em 1926 ele dirigia um apêlo à Sociedade das Nações para que fôsse interdito o uso de máquinas aéreas — dirigíveis e aviões — como armas de guerra. Nesse apêlo ele dizia textualmente :

“Aquêles que, como eu, foram pioneiros pensavam mais em criar novos meios de expansão pacífica dos povos do que em lhes fornecer novas armas.”

Sua inquietação espiritual dos últimos tempos não o deixava parar em parte alguma. Deslocava-se de uma cidade para outra na Europa e buscava até rever o seu país em breves visitas.

Numa delas, a 3 de dezembro de 1928, estava-lhe reservada uma terrível emoção para a sua delicada sensibilidade: o desastre do avião da Kondor, no qual uma elite intelectual brasileira pretendia sobrevoar o navio “Cap Arcona” em que vinha Santos Dumont, para jogar-lhe flores e uma mensagem. Manobra infeliz do piloto fez o avião precipitar-se no mar e morreram todos aquêles brasileiros que formavam uma admirável constelação de altos valores intelectuais: Tobias Moscoso, Amoroso Costa, Amaury de Medeiros, Fernando Laboriau, Castro Maia, etc.

O golpe abateu profundamente Santos Dumont que em breve retornava para a Europa, onde, no clima da Suíça, buscava o que a sua imaginação não mais lhe concederia: paz e tranqüilidade.

* * *

É interessante verificar que os homens que tentaram o domínio do ar, como Augusto Severo, ou que o conseguiram, como Santos Dumont, tinham como certo que esse domínio tornaria impossível as guerras. Au-

gusto Severo denominou o seu malogrado dirigível : "Pax". Santos Dumont sempre combateu o emprêgo da aviação como instrumento de guerra, chegando a dirigir à Sociedade das Nações aquélle apêlo já citado.

É inegável que, para o fim melancólico dêsse grande gênio, cujo espírito foi aos poucos mergulhando nas trevas de uma depressão inenclável, contribuiu grandemente o uso mortífero do instrumento que ele conseguira tornar manejável pelo homem.

Certo, o alegavam os incessantes progressos da aviação, que ia em parte realizando o que ele profetizara na aproximação dos povos pelo encurtamento das distâncias, na intensificação de suas relações pela troca rápida da correspondência e de tudo quanto a inteligência humana produz.

É mesmo um fato curioso a coincidência do primeiro vôo dirigido realizado por Santos Dumont, em 1901, com a descoberta de Marconi, nesse mesmo ano, do telégrafo sem fio.

Mas da memória de Santos Dumont não se apagavam as narrativas dos feitos da aviação na primeira guerra mundial, nem os ecos dolorosos dos seus desstres, em que vidas preciosas se extinguiam.

Ele já se achava fortemente abalado no fulgor de seu espírito quando, em 1932, rebentou a revolução constitucionalista de São Paulo.

Mais uma vez, e desta feita em sua própria pátria, os homens entravam em conflito e se entrematavam, quando Santos Dumont pensara sempre na paz e julgara ter contribuído para impô-la à Humanidade.

* * *

Nessa ânsia de paz que marca a personalidade de Santos Dumont eu vejo a confirmação daquela teoria que expuz logo de inicio, ao tentar encontrar razões filogenéticas no desejo que, desde os primórdios da civilização, se revela no homem querendo libertar-se da prisão à terra, imposta pela força de gravidade — para alçar-se em vôo e conquistar as alturas.

Que é paz ?

É precisamente o vôo mais alto que pode dar o espírito humano libertando-se das contingências terrenas da luta pela vida para atingir aquelas altitudes serenas em que se perde de vista a configuração individual dos homens para vê-los em um conjunto indistinto, que é a própria humanidade.

Quando se quer simbolizar a paz, o símbolo é a pomba, com as asas que lhe permitem o vôo.

O vôo é o desprendimento do homem das suas prisões terrenas — ampliando-lhe a visão — o mais superior dos sentidos — em horizontes limitados em um passo que representa o maior naquela evolução filogenética da inteligência animal a que me referi e que consiste no alçar-se o animal sobre duas pernas, deambular e ver diante de si o que o mundo externo lhe oferece.

Quanto mais alto se eleva o homem, maior o campo de sua visão, maior o seu conhecimento. E, por isso, todos os deuses são colocados pelo Homem nas alturas e o deus supremo é posto no Céu, ou no Olimpo, para adquirir a onisciência e, pela visão que tudo abrange, adquirir a onipresença.

Tudo na história da Humanidade nos confirma que o desejo da bem-venturança e de paz espiritual se localize nas alturas, que o homem se esforçou por atingir e afinal conseguiu em limites imprevisíveis pela aviação moderna, graças aquélle pequeno vôo inicial de Santos Dumont, cujo cinqüentenário festejamos.

Há dentro de todos nós essa ânsia de subir, de elevar-se, de subrepôr-se a si mesmo que se revela tanto materialmente na conquista do ar e dos

espaços infinitos quanto mentalmente nas nossas fantasias, nas nossas aspirações, na nossa crença em um ente supremo que colocamos nas alturas nas nossas esperanças de paz entre os homens.

Voltemos nossos espíritos na afirmação desse gênio que deu asas ao homem e cultivemos a sua memória honrando-a na mesma ânsia sublime da paz entre os homens.

O instrumento que ele deu ao homem aproxima os povos e fá-los compreenderem-se. Pouco importa que também os usem como arma de destruição. No balanço geral entre os males e dóres que ele tem causado aos homens e à humanidade e os benefícios que lhes tem trazido, o crédito maior se encontra na coluna dos benefícios! Estes são incessantes, contínuos, progressivos e não é de desesperar de que eles atinjam finalmente esse ideal supremo de Paz.

O vôo mais alto a que podemos atingir é o do espírito humano na compreensão das belezas da Vida e na edificação dessa Paz desejada por Santos Dumont.

Honra, pois ao gênio que, permitindo ao homem a glória do vôo, deu-lhe a possibilidade de atingir as alturas, de onde sempre esperamos que desça sobre os homens a suave serenidade da Paz!

Edições da A G I R

A Rússia Depois de Stalin — Isaac Deutscher — Trad. de Osório Borba
Filosofia do Governo Democrático — Ives Simon — Trad. de Edgard Godoy da Matta Machado

Inflação, Crédito e Desenvolvimento — Prof. Eugênio Gudin
Princípios de Economia Monetária — Prof. Eugênio Gudin (dois volumes)
Introdução à Economia Moderna — Alceu Amoroso Lima
Problema do Trabalho — Alceu Amoroso Lima.
Política — Alceu Amoroso Lima
As Fronteiras da Técnica — Gustavo Corção
Manual de Psicologia Jurídica — E. Mira y Lopez
O Homem e o Estado — Jacques Maritain — Trad. de Alceu Amoroso Lima
Osório — Cel. J. B. Magalhães
Caxias — Gustavo Barroso
Introdução à Análise Econômica — Paul A. Samuelson

Livraria AGIR Editora

RUA MÉXICO, 98-B — Caixa Postal, 3921 — Rio de Janeiro
 RUA BRÁULIO GOMES, 125 (ao lado da Biblioteca Municipal) — Caixa Postal, 6040 — São Paulo (S.P.)
 AVENIDA AFONSO PENA, 919 — Caixa Postal, 733 — Belo Horizonte
 Minas Gerais
 Atendemos pelo Serviço de Reembolso Postal

MONAZITA NO BRASIL

OTHON HENRY LEONARDOS

Conselho Nacional de Minas e Metalurgia

A monazita é um fosfato de cério, lantânia, neodímio e praseodímio, podendo conter quantidades substanciais de tório e traços de urânia. Comercialmente, admite-se para a monazita, ou melhor, para a areia monazítica refinada, os teores médios de 23 a 28 % de P_2O_5 e 55 a 68 % de terras raras e óxido de tório. Embora o teor em ThO_2 da monazita possa variar desde 1 % até 32 % (Hintze), no mais das vezes acha-se compreendido entre 4 e 10 %.

Apesar de relativamente rara, como o próprio nome indica (do grego, *monazein* — estar solitária), a monazita é bastante disseminada nas rochas. Sua presença, mesmo em quantidades mínimas, é denunciada pelos detectores de radioatividade.

Tem sido, até hoje, o principal mineral de terras raras e tório.

HISTÓRICO

Ao professor H. Gorceix, diretor da Escola de Minas de Ouro Preto, deve-se a primeira descrição, em 1884, de monazita no Brasil, nas lavras diamantíferas de Salobro, Bahia.

Nesse mesmo ano, foram descobertas pelo engenheiro John Gordon as ricas areias monazíticas das praias de Prado, Bahia, que ele passou a exportar clandestinamente, como lastro de navios. O mineral foi identificado pelo professor O. A. Derby, o qual, impressionado com a riqueza e extensão das concentrações praeiras, passou a investigar a presença de monazita nas rochas cristalinas do país e da Eu-

ropa, concluindo que esse mineral era bem mais abundante e espalhado do que até então se supunha. Mostrou ele que, no Brasil, a monazita é acessório habitual dos granitos, gnaisses, pegmatitos, sienitos, veieiros auríferos, etc.

A descoberta da monazita brasileira veio provocar um interesse novo pelas aplicações dos metais das terras raras e do tório.

A primeira patente de Auer von Welsbach relativa ao emprêgo das terras raras para aumentar o poder iluminante da chama de gás, data de 1885. Pouco tempo depois, verificou Auer a vantagem de substituir, nos veus incandescentes, as terras raras pelo nitrato de tório.

Durante um quarto de século a indústria européia de mantos incandescentes encontrou na monazita brasileira sua principal matéria-prima. As estatísticas relativas à primeira fase de exportação são muitas falhas. Há, todavia, registro de que, em 1895, o pôrto de Hamburgo deu acesso a 3.000 toneladas de areia monazítica da Bahia.

As primeiras partidas de monazita brasileira foram vendidas a £85 a tonelada. Mas, como as areias se encontrassem à flor do solo, nas praias marinhas, e fôssem de extração e concentração fáceis, incentivando a exportação, seu preço caiu até £30 em 1893; a £22, em 1895; atingindo seu ponto mais baixo em 1897, que foi de £8.

Os preços só se normalizaram depois que as concessões liberais do Governo da Bahia foram suspensas, passando as concessões a beira-mar à jurisdição do Governo Federal.

Em 1898 descobriram-se areias monazíticas no litoral sul do Espí-

rito Santo e, no ano seguinte, na costa norte do mesmo Estado.

No primeiro convênio do tório, que teve lugar em 1902, na Alemanha, o preço da monazita foi fixado em £30 a tonelada, na base do teor de 5 % de ThO_2 . Um segundo acordo funcionou até 1907. Na realidade, o chamado monopólio alemão da monazita só foi quebrado em 1926.

De 1893 a 1902, os Estados Unidos produziram alguma monazita (cerca de 250 toneladas, em média, por ano), para consumo doméstico. Sómente em tempos recentes tomou impulso a indústria de terras raras nos Estados Unidos, importando, de preferência, a monazita Indiana.

A Société Minière et Industrielle Franco-Bresilienne iniciou, em 1904, suas atividades no Estado do Espírito Santo, exportando os concentrados de monazita para serem tratados quimicamente na sua usina de Clchy, França.

Por volta de 1911, a Índia começou a recuperar monazita do beneficiamento das areias ilmeníticas do litoral de Travencore-Cochin. Como o minério indiano fosse mais rico em óxido de tório (8 a 10 %) do que a monazita brasileira (4 a 6 %) e pudesse ser produzida a menor preço que no Brasil, onde não se aproveitava tão pouco a ilmenita, igualmente mais pobre, ganhou êle, facilmente, os mercados internacionais. Em consequência disto, as exportações brasileiras declinaram até cessar de todo, em 1913. O pico da exportação teve lugar em 1909, com cerca de 7.000 toneladas.

Em 1920 as minas brasileiras começaram a ser trabalhadas descontinuadamente e em mui pequena escala, sómente se acentuando a produção a partir de 1936.

Nas vésperas da Segunda Guerra Mundial, o preço da monazita f.o.b. portos brasileiros, na base de 5 a 6 % de ThO_2 , medejava entre US\$30

e \$40 a tonelada. Esse mesmo preço serviu de base aos contratos firmados, em 1945, pela Comissão dos Acordos de Washington; mas não pôde prevalecer devido à rápida exaustão dos depósitos ricos. Assim, o valor da tonelada de monazita su-

biu a \$50, em 1946; a \$100, em 1947; a \$118, em 1948; atingindo a \$250, em 1950. Havia pedidos na base de \$350, quando a exportação foi proibida pela Lei n. 1.310, de 15 de janeiro de 1951. A exportação indiana foi embargada pouco antes.

Desde 1939, praticamente toda a exportação brasileira foi dirigida para os Estados Unidos. Os principais produtores e exportadores foram a "Mibra" e a "Fomil".

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE MONAZITA

(1937-1950)

Año	Toneladas
1937	417
1938	324
1939	48
1940	180
1941	854
1942	1.430
1943	1.550
1944	400
1945	1.031
1946	1.250
1947	2.000
1948	1.605
1949	2.255
1950	1.000

Anteriormente a 1895, a exportação de areia monazítica da Bahia era feita sem beneficiamento e sem controle oficial. Admite-se tenha sido da ordem de 15.000 a 20.000 toneladas. De 1895 a 1950, o Brasil exportou aproximadamente 81.500 toneladas de concentrados, titulando de 50 a 95 % de monazita. As exportações mais recentes têm sido feitas exclusivamente "de governo para governo" não aparecendo nas estatísticas divulgadas.

Grosso modo, pode estimar-se o total da exportação brasileira de monazita em bruto, em perto de cem mil toneladas.

INDUSTRIALIZAÇÃO DA MONAZITA NO BRASIL

Desde que foi divulgada, em 1946, que o tório poderia ser empregado como "combustível atômico" nos reatores nucleares, interessou-se o

governo brasileiro em ver a monazita tratada quimicamente no país. Mas todas as empresas convidadas a se transferirem para o Brasil declinaram do convite.

Atendendo a apelo da Comissão de Minerais Estratégicos do Conselho de Segurança Nacional, a "ORQUIMA, Indústrias Químicas Reunidas, S.A." instalou, em 1948, em São Paulo, uma fábrica com capacidade para tratar 3.000 toneladas anuais de monazita. O minério é extraído pela sua subsidiária "SULBA", nos Estados do Rio de Janeiro (Barra de Itabapoana), Espírito Santo (cercanias de Vitória), Bahia (Comoxatiba) e Rio Grande do Norte (São Rafael) e concentrado em suas usinas de Guriri, Vitória, São Paulo e São Rafael. Produz a "Orquima" cloreto de terras raras, para exportação; fosfato trissódico empregado na fabricação de detergentes; e sais de tório e de urânio, que são adquiridos pelo Conselho Nacional de Pesquisas.

Sucessora da "Société Minière et Industrielle Franco-Brésilienne", a "Monazita e Ilmenita do Brasil (MIBRA), S.A." lavra areias monazíticas no litoral sul do Espírito Santo, de Vitória até Barra de Itabapoana, e as trata, desde 1951, através de sua subsidiária "INAREMO", numa usina química perto de Guarapari, com capacidade para tratar 900 toneladas de areia monazítica por ano. Seus principais produtos são sulfato de terras raras, sais de tório e ácido fosfórico.

A Cia. Industrial Fluminense, de Niterói, R.J. e a Indústria Metalúrgica de Terras Raras Ltda., de Itaboraí, R.J. fabricam ligas pirofóricas de "Mischmetall". Em São Paulo há duas fábricas que produzem veus incandescentes com nitrato de tório; uma outra funciona no Distrito Federal.

DIFFERENTES TIPOS DE JAZIDAS

As ocorrências brasileiras de monazita podem ser classificadas em cinco tipos.

I — Monazita em cristais de dimensões microscópicas, disseminados nas rochas graníticas, nos gnaisses migmatíticos e outras rochas.

Sua presença só é perceptível na rocha moida (ou nos aluvões dela decorrentes), após concentração na bateia. Em grandes áreas precambrianas brasileiras a monazita se revela com bastante freqüência, principalmente nos terrenos arqueozóicos. Essa monazita disseminada nas rochas cristalinas não é, porém, recuperável econômicamente.

II — Monazita em cristais discerníveis macroscopicamente, nos pegmatitos. Nos pegmatitos "heterogênicos", onde os diferentes minerais tendem ao gigantismo, os cristais individuais de monazita chegam a ultrapassar o peso de 1 kg, reunindo-se em massas de até 200 kg (Itambé, Bahia). Nos pegmatitos homogênicos, o mineral pode tornar-se indiscernível a olhos nus. Pegmatitos com monazita são freqüentes nos Estados do Rio Grande do Norte (São Rafael), Paraíba (Planalto da Borborema), Bahia (Prado, Brumado, Conquista, Itambé), Espírito Santo (Castelo), Rio de Janeiro (Paraíba do Sul, Vassouras, Marquês de Valença) Distrito Federal (Tijuca, Copacabana, Jacarepaguá), São Paulo (Itapecerica, Santo André, Caeiras, Sorocaba, Cunha), Minas Gerais (Ubá, Pomba, Juiz de Fora, Lima Duarte, Machado, Muriaé, Palma, São João del Rei, Nazareno, Prados, Conceição do Mato Dentro, Itabira, Guanhães, Sabípolis, Teófilo Otoni, Itinga, Salinás, Rio Piracicaba, etc.), Goiás (Catalão), etc. Em geral são pegmatitos graníticos; mas podem ser, também, dioríticos (São Rafael, R.N.). Esporadicamente, pode recuperar-se alguma monazita dos pegmatitos. Um pegmatito lavrado pela "Producó" em Itambé, Bahia, produziu cerca de 7 toneladas. Também os pegmatitos de Divino de Ubá deram algumas toneladas do mesmo mineral. Por vêzes a monazita dos pegmatitos apresenta elevado teor em ThO_2 .

III — Concentração de monazita nos aluvões fluviais e mesmo nos eluvões (Bacia do rio Açu, R.N.). Muitos desses depósitos podem ter valor comercial.

IV — Depósitos praeiros formados à custa das falésias (cliffs) e do

material trazido pelos rios e reconcentrado pelas correntes paralelas à costa e pelo movimento conjugado do vai-e-vem das ondas. Constituem essas concentrações as areias densas que, em geral, tomam a côr negra da ilmenita predominante. Os outros minerais são: monazita, zircão, granada, rutilo, etc. Em certas condições e em determinados momentos, a concentração superficial seletiva dá lugar a lençóis amarelos, com apenas alguns milímetros de espessura, de monazita quase, pura. Sobretudo na zona de Prado, Bahia, após certos temporais, as praias tornam-se, de um momento para outro, douradas de monazita. O fenômeno, que mais freqüentemente ocorre depois das tempestades e das marés equinociais, pode durar horas ou dias; depois a monazita mistura-se com a ilmenita. Com o correr do tempo, os leitos de areia monazítica vão ficando soterrados, distanciando-se da costa no seu movimento de avanço para o mar. Na praia de Manguinhos, na fós do rio Paraíba, R.J., depósitos de areia monazítica mapeados pelo Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil em 1917, desapareceram pelo avanço das restingas (Lamego). Os depósitos praeiros de areias monazíticas são, em geral, os mais ricos e os de mais fácil lavra industrial. Estendem-se interrompidamente no litoral que vai desde Macaé no norte do Estado do Rio de Janeiro (Lat. 22° 30' S) até Canavieiras no sul da Bahia (Lat. 15° 45' S).

V — Monazita nos arenitos da formação Barreiras, de idade terciária. Do mesmo modo que nas praias atuais, houve também concentração de monazita nas praias e restingas terciárias, que constituem a formação Barreiras. Tomando-se em conjunto essa formação, o seu conteúdo em monazita é muito baixo; mas dentro do arenito argiloso há faixas de material com 0,01 até 1 % de monazita. Provável é se possa identificar lentes com concentrações bem maiores, capazes de serem trabalhadas comercialmente. Os mais ricos depósitos lavrados, quando começou o interesse pela monazita, eram os das estreitas praias no sopé das bar-

reiras (Comoxatiba, Prado, Guarapari, etc.), o que faz pensar que a monazita se tenha derivado do arenito terciário.

RESERVA DOS DEPÓSITOS CONTINENTAIS

O geólogo F.W. Freise, no interesse da "Auer Gesselschaft", de Berlim, investigou, de 1908 a 1911, grande número de depósitos de monazita nos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, especialmente nas bacias dos rios Muriaé, Pomba e outros afluentes do rio Paraíba. Para um conjunto de 286 jazidas examinadas, admitiu a reserva de 130 mil toneladas.

No Estado do Rio de Janeiro, segue-se alguma monazita nas areias do rio Prêto, em Santa Isabel, e no rio Paraíba, e seus afluentes, entre Sapucaia e Além-Paraíba, nos limites com Minas Gerais.

Nesse último Estado, há possibilidade de se recuperar monazita no rio das Mortes e afluentes, entre São João del Rei e Nazareno; no rio Jequetinhonha e alguns tributários, entre Diamantina e Itinga, etc. Mas não há qualquer estimativa de reservas.

No Estado da Bahia, sabe-se da presença de monazita nos rios Pardo, Contas e Paraguaçu; mas ignora-se se esses depósitos têm valor econômico.

Aparentemente importantes, são os depósitos aluviais e eluviais do rio Açu, nos municípios de São Rafael e Florânia, R.N., descobertos em 1952, e abrangendo uma área de mais de 200 quilômetros quadrados. Com base em trabalhos precários de prospecção, têm sido feitas estimativas entre 60.000 e 100.000 toneladas de monazita, para todo o distrito. A discrepância entre os valores reside no que cada qual considera limite mínimo de teor econômico. A monazita de São Rafael contém de 7 a 11 % ThO_2 .

Grosso modo, pode admitir-se que a reserva total de monazita dos depósitos continentais eleva-se entre 150.000 e 250.000 toneladas. Provavelmente só parte dessa reserva

pode ser extraída econômicamente aos preços atuais da monazita.

**RESERVA DOS DEPÓSITOS
PRAEIROS**

A simples consideração de que só foi extraído no passado o "creme" dos depósitos ricos, nos levaria, mesmo sem exame mais pormenorizado, a admitir a probabilidade de se poder retirar, ainda, dos depó-

sitos praeiros, duas a três vezes o total já extraído (100.000 toneladas), ou seja entre 200.000 e 300.000 toneladas.

Interessada principalmente em ilmenita, a *E.I. du Pont de Nemours*, de Wilmington, E.U.A., pesquisou, de 1940 a 1948, o litoral do Brasil, tendo determinado as seguintes reservas de minérios recuperáveis, expressas em toneladas :

	Ilmenita	Zircão	Monazita
RIO GRANDE DO NORTE			
Cunhaú-Tibau	186.000	30.000	625
SUL DA BAHIA			
Comoxatiba	150.000	30.000	25.000 ?
Guaratiba	230.000	30.000	11.600- 15.000
NORTE DO ESPÍRITO SANTO			
Regência	100.000	11.000	650
Barra do Riacho a Sauê	100.000	20.000	6.000
Jacareipe, Capuba e Boa Vista	51.000	26.000	1.600- 2.200
Capapebús	63.000	32.000	3.800
SUL DO ESPÍRITO SANTO			
Ponta da Fruta	85.000	23.000	6.000
Guarapari a Ubaí	150.000 ?	45.000 ?	9.000 ?
Malhá, Parati e Pluma	5.000	2.500	1.150
Boa Vista a Siri	25.000	15.000	6.000
NORTE DO RIO DE JANEIRO			
Barra de Itabapoana	700.000	315.000	63.000- 95.000
TOTAIS	1.845.000	580.000	134.425-170.425

O próprio superintendente das pesquisas, Dr. J.L. Gillson, em seu relatório *"Brazilian Beach Deposits of Ilmenite, Rutile, Zircon and Monazite"*, de 27 de agosto de 1948, admite que as cifras referentes à monazita são conservadoras. Ademais, só foram consideradas as areias que, no estado bruto, davam em média de 13 % a 43 % de minerais densos.

Em relação ao total de minerais densos, a percentagem de monazita varia de 4 a 10 % nas jazidas da Bahia; de 1 a 5 % nas jazidas situadas ao norte de Vitória; de 5 a 15 % nas ao sul de Vitória; e de 5 a 8 % nas do norte fluminense.

Os dados da Du Pont vêm sendo corrigidos pelas prospecções ulte-
riores.

Com a autoridade de quem já produziu cerca de 20.000 toneladas de monazita refinada, de 1940 a 1954, estima a MIBRA que nas suas minas e concessões no litoral sul-espirito-santense existam, ainda, umas 150.000 toneladas de monazita pura (em vez das 22.150 toneladas do quadro da Du Pont). Nesse cálculo, foram consideradas apenas as massas de areia bruta com mais de 1 %. Para minérios de teores mais baixos, que não podem ser lavrados aos preços atuais, as reservas ficariam muito aumentadas.

As minuciosas pesquisas feitas pela Sulba em 1951-1954, nas suas concessões, numa estreita faixa acompanhando o litoral sul de Barra de Itabapoana, levam-na a admitir, sómente para esse trecho, uma re-

serva de monazita não inferior a 100.000 toneladas.

Os levantamentos aero-cintilométricos realizados pela LASA, para o Departamento Nacional da Produção Mineral, evidenciam grandes e extensas anomalias radioativas para dentro das áreas prospectadas pela Sulba, sugerindo a possibilidade de outros e importantes depósitos ainda desconhecidos.

O eng. A.R. Lamego, diretor da Divisão de Geologia e Mineralogia do D.N.P.M., chama a atenção para o delta do Paraíba e o seu crescimento a partir das praias originalmente no pé das falésias de arenito Barreiras, onde tudo faz crer devam existir valiosos depósitos de monazita.

Não será surpresa para os geólogos se venha, ainda, a encontrar em todos os deitos do Norte do Estado do Rio de Janeiro até ao Sul da Bahia, novos depósitos, não superficiais, de monazita econômicamente explorável.

Tendo em vista a exigüidade das pesquisas realizadas até agora e a enorme extensão das formações monazíticas, é lícito admitir-se que a reserva total de monazita dos depósitos praeiros não seja inferior a 250.000 a 350.000 toneladas.

CONCLUSÕES

As áreas do Brasil em que se tem verificado a presença de monazita nas rochas cristalinas e aluvões somam uns dois a três milhões de quilômetros quadrados, abrangendo grande parte dos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Além da monazita, tem sido verificada a presença de outros minerais toríferos, como o pirocloro e a bastnaesita, que ocorrem em quantidades aparentemente enormes, nos maciços foiaíticos de Poços de Caldas, Araxá (reserva da ordem de 50.000 toneladas de ThO_2 , conforme comunicação verbal do prof. Djalma Guimarães), etc.

Que as possibilidades de minérios toríferos no Brasil são tremendas,

mostram os levantamentos aero-cintilométricos levados a efeito pelas companhias "Prospec" e "Lasa", os quais, embora cubram sómente pequenas superfícies do país, já determinaram uma centena de novas áreas com fortes anomalias radioativas, que ainda não puderam ser estudadas no terreno.

O Brasil exportou até agora perto de 100.000 toneladas de concentrados de monazita, parte simplesmente lavada nas dalas (40 a 60 % de monazita), parte concentrada em mesas e separadores magnéticos (80 a 90 %), e parte refinada (95 a 97 %). Quase toda essa monazita foi extraída por processos rudimentares, dos depósitos ricos, hoje praticamente esgotados. Presentemente a lavra é mecanizada, permitindo tratar minérios pobres, que até então eram desprezados.

A reserva total inferida das jazidas contendo mais de 1 % de minerais densos (por sua vez com 1 a 15 % de monazita), nas áreas mais conhecidas, soma 350.000 a 600.000 toneladas de monazita pura.

A distribuição geográfica dessas reservas é, grosso modo, a seguinte :

Rio Grande do Norte	50.000 a 100.000
Bahia	35.000 a 50.000
Esp. Santo (Norte)	15.000 a 20.000
Esp. Santo (Sul)	100.000 a 150.000
Rio de Janeiro	100.000 a 150.000
Minas Gerais	50.000 a 130.000
Total (toneladas) ..	
350.000 a 600.000	

Em termos de óxido de tório, essa reserva equivale a 17.500 a 30.000 toneladas.

No momento, a indústria brasileira está tratando perto de 3.000 toneladas anuais de monazita, que fornecem cerca de 3.000 toneladas de cloreto e sulfato de terras raras, e 150 toneladas de óxido de tório.

Pelas suas já reconhecidamente grandes reservas de tório, e prováveis reservas substanciais de urânia (infelizmente ainda pouco investigadas), deve o Brasil enfrentar desde já, e com o máximo de seriedade, o problema do aproveitamento industrial da energia nuclear.

BIBLIOGRAFIA

- BOHM, C.R.: Monazite Sands. Eng. Min. Jour. 81, p. 842, 1906.
- BORGES, DB.: Areias monazíticas do Espírito Santo. Min. Met. 2, 7, pp. 66-67, 1937.
- BUSZ, K.: Über den Monazit von Daltas, Diamantina, Provinz Minas Geraes in Brasilien. Neues Jb. Min. Geol. u. Palaeont., 39, pp. 482-499, 1914.
- CATRIÚ, L.: Novas Jazidas de Monazita do Nordeste do Brasil. Eng. Min. Met. 21, 124, p. 187, 1955.
- COSTA RIBEIRO, J.: Utilização da Energia Atómica no Brasil. Eng. Min. Met. 21, 124, pp. 159-164, 1955.
- DEMILLE, J.B.: Strategic Minerais. Mc-Graw Hill Book Co., 1947 (Monazite Sands, pp. 349-354).
- DERBY, O.A.: On the occurrence of Monazite as an accessory element in rocks. Amer. Jour. Sci. 37, pp. 109-113, 1899.
- On the occurrence of Xenotime as an accessory element in rocks. Amer. Jour. Sci. 41, pp. 308-311, 1891.
- Monazite and Xenotime in European rocks. Min. Mag. 11, 53, pp. 304-310, 1897.
- Notes on Monazite. Amer. Jour. Sci., 4th Ser., 10, pp. 217-221, 1900.
- On the occurrence of monazite in iron ore and graphite. Amer. Jour. Sci., 4th Ser., 13, pp. 211-212, 1902.
- DIESELDRORFF, A.: Über die brasilianischen Monazit-sandlagerstätten. Ztschr. Chem. Ind. 29, n. 15/16, p. 13, 1906.
- FLORÉNCIO W.: Cronogeologia dos pegmatitos brasileiros. Min. Met., 15, 89, pp. 191-196, 1951.
- FRAHYRA, R.: Areias monazíticas e ilmeníticas do Espírito Santo. Div. Fom. Prod. Min., Bol. 83, 1949.
- FREISE, F.M.: Die Monazitseifen in Grenzgebiete der brasilianischen Staaten Minas Geraes und Espírito Santo, speziell im Gebiete des Muriaé und Pomba Flusses. Ztschr. f. prak. Geol., 17, pp. 514-522, 1909.
- Die Monazitvorkommen im Gebiete des oberen Muriaé und Pomba-flusses im Staates Minas Geraes, Brasilien. Ztschr. f. d. Berg-Hütten. u. Salinenwesen im Preussischen Staate, 58, pp. 47-64, 1910.
- Chemische Prozesse bei Bildung von Seifenlagerstätten. Beobachtungen zu brasilianischen Gold, Platin und Monazitseifen. Ztschr. f. prak. Geol., 41, pp. 99-103, 1932.
- FURNISS, H.W.: Monazite concession in Brazil. U.S. Consular Reports, 60, pp. 143-145, 1899.
- GORCEIX, H.: Etude des minéraux qui accompagnent le diamant dans le gisement de Salobro, province de Bahia (Brésil). Bull. Soc. Min. France, 7, pp. 209-218, 1884; C.R. 98, pp. 1446-1448, 1884; An. Esc. Min. Ouro Preto, 3, pp. 219-227, 1884.
- Estudos sobre a monazita e a xenotime do Brasil. An. Esc. Min. Ouro Preto, 4, pp. 29-48, 1885.
- Sur des sables à monazite de Caravellas, province de Bahia, Brésil. C.R., 100, pp., 356-358, 1885.
- GOTTSCHALK, A.L.M.: Brazilian Monazite Sands Lie in Coastal Strip. Min. Eng. World, 42, pp. 903-904, 1915.
- GRAY, R.J.: Chemiker Ztg., 19, p. 507, 1895.
- GUTIMARAES, D.: Breve noticia sobre uma jazida de samarskila, columbita e monazita. Bol. Serv. Geol. Min. Brasil, 9, pp. 79-98, 1925.
- A margem de Os Satélites do Diamante. Dep. Serv. Geog. Geol. Minas Geraes, Mon. 2, 1934.
- HINTZE, C.: Handbuch der Mineralogie. Erster B., Vierte Abt. 1933. (Monazit, pp. 294-373; Brasil, pp. 349-356).
- HOUK, L.G.: Monazite Sand. U.S. Bureau of Mines, I.C. 7233, 1943.
- HUSSAK, E.: Mineralogische Notizen aus Brasilien. Part. I - Min. u. petr. Mitt. 12, pp. 357-375, 1891; Part. II - Ibid. 17, pp. 334-359, 1898; Part. IV - Ibid. 18, p. 345, 1899.
- Ein neus Vorkommen von Phenakit in Brasilien. C.-B1, f. Min., 1909, pp. 268-270; An. Esc. Min. Ouro Preto, 15, pp. 15-18, 1917.
- Os satélites de Diamante. Rio de Janeiro, 1917.
- (REITINGER, J.: Über Monazit, Xenotime, Senait und natürliches Zirkonoxyd aus Brasilien. Ztschr. f. Kryst. 37, pp. 550-579, 1903.

- KATZER, E.H. e REITINGER, J.: Hussakit ein neues Mineral und dessen Beziehung zum Xenotim. *Ztschr. f. Kryst.* 34, 266-277, 1901; *Amer. Geologist*, 30, pp. 46-55, 1902.
- KRUMHOLZ, P.: Aspectos da industrialização da monazita. *Bol. Ass. Bras. Met.*, 5, 17, pp. 545-551, 1949.
- LAFER, H.: Areias Monazíticas. *Min. Met.* 14, 84, pp. 155-160, 1950.
- LAMEGO, A.R.: Possibilidades de areias monazíticas na Planície Campeira. *Eng. Min. Met.*, 21, p. 126, 1955.
- LEONARDOS, O.H.: Uma jazida de berylo, mica, columbita, annerodita e monazita em Sabinópolis, Minas Geraes. *Min. Met.* 1, 1, pp. 15-16, 1936.
- Monazita no Estado da Bahia. *Min. Met.* 2, 8, pp. 138-144, 1937; *Serv. Fom. Prod. Mineral. Av.* 23, 1937.
- LISBOA, M.A.: As areias monazíticas. *An. Esc. Min. Ouro Preto*, 6, pp. 105-132, 1903.
- LODI, E.: Areias monazíticas. Indústria e Exportação. *Jornal do Comércio* Rio de Janeiro, 22 de abril de 1950.
- MATHWE, A.F.: Cerium and Other Rare-Earth Metals. *Minerals Yearbook* 1946, pp. 1271-1272, 1948; Uranium and Thorium, pp. 1205-1231.
- Uranium, Radium and Thorium. *Minerals Yearbook* 1948, pp. 1262-1278, 1950.
- MEDRADO, A.C.R.: Monazite in Brazil with Analysis. *U.S. Consular Reports*, 50, pp. 372-373, 1896.
- MEZCER, A.: The monazite districts of North and South Carolina. *Trans. Am. Inst. Min. Met. Eng.*, 25, pp. 822-826, 1895.
- MORAES, L.J.: Areia monazítica nos Estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro. *Bol. Min. Agric.* 26, pp. 67-73, abr.-jun., 1937.
- MORAVIA JR., E.M.: Monazitic Sands. *Brazilian Eng. Min. Review*, 3, 4, pp. 49-51, Rio de Janeiro, 1906.
- Monazita. Depósito, extração e tratamento. *An. Esc. Min. Ouro Preto*, 11, pp. 37-44, 1909.
- REITINGER, J.: Diss. Techn. Hochschule München, 1902, p. 7.
- RICHARDSON, J.B.: Monazite in Minas Geraes. *Brazilian Eng. Min. Jour.*, 5, 4, pp. 56-57, Rio de Janeiro, 1908.
- RICHARDSON, J.W.: The Espírito Santo and Bahia monazite beds. *Brazilian Min. Review*, 1, 3, pp. 79-84, 1903.
- SANDERSON, L.: Monazite, A. Source of Thorium extracted by Secret Processes. *Canadian Min. Jour.*, 64, April 1943.
- SANTMYERS, R.M.: Monazite, Thorium and Cesium. *U.S. Bureau of Mines, I.C.* 6321, 1930.
- SCHULZE - BRAUCKS, W.: Optische Untersuchungen an Hussakit, Monazit, Beryllonit, Phenakit und Anatase. *Dissertation*. Munster, 1920.
- SPENCER, J.F.: The Metals in the Rare Earths. *Longmann Green*, London, 1919.
- UHLIG, J.: Monazite von Bom Jesus dos Meiras, Provinz Bahia, Brasilien. *C.-Bl. f. Min. Géol. u. Palaeont.*, 1915, 2, pp. 38-44, 1915.
- WEIL, K.: Monazita, Sua Industrialização no Brasil. *Eng. Min. Met.*, 21, 123, pp. 111-112, 1955.
- YOST, D.M.: RUSSEL, H. e GARNER, C.S.: The Rare Elements and Their Compounds. *John Wiley and Sons*, New York, 1947.

SERRARIA IRIS

Indústria e Comércio de Madeiras — Fábrica de Esquadrias

J. F. BARROS & CIA. LTDA.

Ferragens, Tintas, Louças e Materiais em Geral para Construção

RUA ÁLVARO DE MIRANDA, N. 15

Telefones: 29-0229 e 49-2257

RIO DE JANEIRO

RUI E AS FÔRCAS ARMADAS

Major AMERINO RAPOSO FILHO

"Considero o concurso delas imprescindível neste momento, pois tenho a situação atual do país como mais grave que a de 1889 e vejo neste elemento a força única de estabilidade e de reorganização que resta ao povo, na dissolução e anarquia geral que nos arrasta."

Rui Barbosa (última referência às Classes Armadas, em carta a Nilo Peçanha, de 15-VII-925)

I — INTRODUÇÃO

A perfídia, a difamação, a maledicência e a intriga são como as mediocridades diante do magestoso edifício da História: por maior que seja o esforço, no sentido de penetrarem no "hall" principal, não conseguem mais que ficar na escadaria inicial. Quando não se perfilam ou se aglomeram na praça fronteira, sem nunca ter oportunidade de defrontar, pelo menos, o primeiro degrau dos tempos...

A despeito de se apresentarem exemplos de ingresso de individualidades no panteão dos fastos históricos, não pelo acesso normal, que os degraus do mérito e do valor orientam, antes pelas janelas fortuitas do acaso e da sorte, às mais das vezes ajudados pela audácia e pela astúcia, contudo não conseguem essas entidades — autênticos manequins talhados em moldes de conveniências várias — percorrer, por muito tempo, os corredores extensos e sinuosos da história. Vão ficando pelo caminho, que balisam, ultrapassados que são, na fila imensa das figuras proeminentes, pela velocidade sempre crescente da caminhada gloriosa.

Até que, ao cabo de algum tempo, sucumbem ao peso de sua própria mediocridade e fraqueza, afastados que foram os "mantos diáfanos da

fantasia aparecendo a verdade nua... "Mediocridades que contribuem para sedimentar o piso comum dos novos viajantes na rota da eternidade e da glória! Assim a intriga, a maledicência, a difamação e a perfídia! Vão todos fraquejando e caindo na estrada dos tempos, cada vez mais próximas do ponto de partida na ascenção da História, quanto mais tórra, mais caluniosa e mais mentirosa fôr ela. Algumas chegam mesmo a desistir da grande marcha, na própria origem da maratona.

É positivamente o caso de Rui, o grande apóstolo da Democracia e da Liberdade, do Direito e da Justiça, da Moral e da Razão, cuja atuação no cenário nacional, por isso mesmo que representa magnificamente o simbolismo pleno, de tantas e grandiosas abstrações, relicário de sentimentos nobres e altruísticos, para compensar e realçar a beleza de conjunto tão harmonioso, apresenta, no quadro de sua vida, algumas pinceladas, feitas em matizes diferentes. O mestre insigne e desassombrado, tão grande no valor quanto combatido, injustamente, em algumas de suas atitudes de homem público.

Por muito tempo se disse e se propalou, à saciedade, que Rui foi um dos maiores inimigos que as Fôrcas Armadas já tiveram. Ar-

güiu-se mesmo ter sido él o mais acérbo de todos. A profundidade de suas ofensas e a permanência de suas restrições, particularmente ao Exército, diziam, só eram excedidas pelo ódio que él votava a muitos dos chefes militares, que él invectivava invariavelmente.

A verdade, porém, sobrenadou à enchente infamante e, passada a torrente caudalosa, repousa novamente no solo dos tempos.

II — RUI ESTADISTA

O estudo da vida e da obra d'este gigante da palavra, que tanto impressionou ao Tribunal Internaciona de Haya, com o mesmo brilho de sua inteligência, o furgor de sua cultura e a extraordinária memória de que era possuidor — de que dera sobrejas provas, durante toda sua vida pública, no brasil — a meditação sobre a atividade política d'este homem notável, nos leva ao resumo, à síntese, de que él jamais transigiu com a tirania, com a opressão, com o vilipêndio, com o abuso. A Lei e a Ordem, a Constituição e a Justiça, o Direito e o Dever, tiveram n'ele, invariavelmente, sempre um Verdadeiro apóstolo de seus princípios, de sua doutrina. Na defesa dos oprimidos, fôsse quem fôsse, amigo ou inimigo de ontem, estava Rui em primeiro plano na arena da luta política, parlamentar, jornalística, judiciária. Não dava tréguas, nem esmorecia, diante da ilegalidade e da submissão. Arroustou toda a sorte de infortúnios e perseguições, calúnias e infâmias, porém jamais titubeou no patrocinar causas justas e honestas.

Sua atuação no Império já houvera sido decisiva. Pela pregação ostensiva, sistemática e desassombrada dos ideais republicanos e da forma federativa para a democracia "sem coroa" que él desejava para sua Pátria. Pela influência preponderante e fundamental; particularmente pelos reflexos imediatos e consequentes que o famoso documento, por él lançado na imprensa, veiu trazer ao processo republicano, que já estava quase no

seu término. Pela repercussão, pois, do "Plano contra a Pátria".

Na República, porém agigantou-se a obra. E tanto se houve o mestre, que ingressou na História, não com o destino inglório e pusilâmine do "caranguejo, que passou aos fastos mitológicos por ter mordido o calcnar de Hercules", como dizia um escritor, mas como a própria figura herculea e heróica do Deus mitológico, ainda que com muitos caranguejos a lhe morderem até as pernas...

Pois foi Rui, verdadeiramente, o grande estadista da chamada Primeira República, pelo apostolado de sua existência e firmeza de suas convicções. Pela coerência e equilíbrio de atitudes, em térmos de atendimento aos anseios nacionais. Por ter descrito uma trajetória sempre ascendente na defesa dos postulados da liberdade e da democracia, do direito e da razão. Sobretudo, pelo extraordinário senso e rigidez dos princípios estabelecidos para si mesmo, numa afirmativa alegórica e pública e desassombrada, desinteresseira e magnifica, de que, assim procedia, para lembrar à Pátria, muito mais que aos homens individualmente, a extraordinária assertiva de Clausewitz, de que "os Estados devem se manter inteiramente fiéis aos princípios estabelecidos para si mesmos".

Era êsse o feitio moral de Rui: amante permanente dos ideais nobres, propugnador de um ambiente verdadeiramente nacional para os problemas em gestação política, interna como externa, firme e estável.

Jamais recuou, jamais esmoreceu na defesa dos direitos dos indivíduos e das classes.

Ao contrário, dilatou-os sempre e sempre, até tocar quase a periferia e as raias da Lei e da Moral.

III — RUI E AS FÔRÇAS ARMADAS

Por tudo isso, pautando uma conduta tão desassombrada e coerente, mostrando mais "pelo exemplo, que pela doutrina" evidentemente que o verdadeiro, o maior, talvez, de todos os estadistas da República não

seria, não procuraria ser, de modo algum, inimigo das Fôrças Armadas. Principalmente porque o respeito às Instituições Nacionais era, para élle, sagrado, sublime, superior. E essa afirmativa aumenta de realce, quando dizem com o nome das Fôrças Armadas do Brasil, de tradições tão gloriosas, de destino tão indissoluvelmente ligado à própria vida e sobrevivência nacionais, desde sua origem remota. Como poderia Rui ser inimigo do Exército e da Marinha?

Porque atacou um ou outro de seus chefes militares envolvidos na política, quando julgou necessário? As Fôrças Armadas estavam comprometidas com esse proceder? Sem dúvida que não!

E, oh! maldade terrível! ao contrário, Rui foi dos que mais enalteceram e dignificaram as Instituições Militares, pela soma extraordinariamente grande de trabalhos publicados e divulgados.

Foi dos que mais fizeram em bem das classes militares no congresso, na tribuna, na imprensa e na justiça.

Então, se rebuscarmos mais detidamente os fastos históricos da República, vamos constatar, inequivocamente, que a intriga e a perfídia contra Rui levantadas, no sentido de incompatibilizá-lo com as Fôrças Armadas, vai aparecer com o trabalho salerte e impatriótico da politicagem que, aproveitando o desfecho da revolta de 93, serviu-se dela para envolver Rui na sua trama.

E realmente seria a única possibilidade de êxito que os adversários políticos de Rui — que eram muitos — podiam aspirar: inimizá-lo com as classes militares, que tanto o ouviram na preparação da Abolição e da República. Não contentes com a primeira Campanha difamatória desencadeada contra o mestre, vão reeditá-la pouco mais tarde, aproveitando o que se batizou de campanha civilista, ao tempo da candidatura Hermes. Para muito tempo depois, quase ao fim de sua vida, renovar a injúria, no período que acompanhou a luta presidencial de 1919.

Como respondia Rui a tudo isso?

Aos "militaristas" e "civilistas", dizendo: "militares dentro da lei, civis, dentro da lei — esta é a minha divisa. Os militares apenas se diferenciam dos civis pela natureza dos sacrifícios maiores a que se consagram". Aqueles oficiais perseguidos por Floriano, cuja defesa patrocinava, acentuava: "nada quero pelos serviços prestados, a não ser que não vissem nesse desinteresseiro e corajoso patrono de tantos militares perseguidos, um inimigo das classes militares..."

Pouco antes da fundação da República, no documento que, segundo o depoimento insuspeito de Benjamin Constant, "precipitou e fez a República", dizia o apóstolo da Liberdade e da Democracia, que "o Exército não é aulico nem político. Não pertence à dinastia nem às facções. É nacional e constitucional. É a guarda das instituições contra a desordem e a tirania".

Convém, no entanto, se esclareça que, a atitude inicial de Rui, com relação a tantas mentiras forjadas, a resposta que dava a tudo isso era o silêncio. Naturalmente que não chegando ao ponto de Thiers que, quando conversava certa feita com Vitor Hugo, dizia, ao cabo de uma digressão sobre a mentira política de que era vítima:

"Cem jornais, todas as manhãs, me arrastam na lama. Sabeis como procedo? Não os leio". Rui não se postava tão passivamente assim... Talvez procurando justificar o que dêle disse Mangabeira, a esse respeito, em que "à semelhança da memória, a alma da calúnia está na repetição. Sobretudo, se conta com o desprezo e o nójo dos caluniados".

E, tal foi a repetição que certa feita, magoado, dizia Rui "ninguém, ninguém neste regime, terá servido mais que eu os legítimos interesses do Exército e da Marinha..."

Em verdade, foi élle realmente, o que mais fez em bem das Fôrças Armadas. Pois, quem melhor defendeu os direitos dos militares e acompanhou, enaltecedo, seus interesses mais legítimos? Não foi, porventura, a isenção do impôsto pre-

dial a que estava submetida a Cruz dos Militares — em que pese o ponto de vista absolutamente contrário de Deodoro, então no poder — uma obra nitidamente do labor de Rui? As prerrogativas, a plenitude das patentes, o respeito ao brio e à honra dos militares, toda esta série de atitudes reconhecidos como respeitáveis, que foram senão lavra da tenacidade e persistência do mestre? A incansável defesa de Moreira Pinto, Trompowsky, Serzedelo, Morais Rêgo, Costa Lima e Mallet não estão aí para, citando apenas êstes, assinalar a gratidão dos militares por que Rui propugnou em seu benefício?

De sua pena exuberante e sempre candente, basta mencionemos: A Questão Militar, versando sobre o famoso caso Mallet, então comandante da Escola do Ceará, a respeito da indicação de um Oficial instrutor; a Disciplina e a Lei, onde se constata, de modo magnífico, a afirmação de que as balisas da obediência militar são: A Lei, a Constituição e a Pátria; o Exército Banido da Lei, em que aparece o comentário sobre o caso do Tenente Pedro Caroline que, de serviço no Tesouro, fôra preso pelo Ministro da Fazenda; e, ainda Soldados, mas não Lacaíos, onde ele verberava sobre o fato de soldados do Exército serem postos às ordens de Oficiais da Guarda Nacional.

Até a vida de muitos Militares, que Deodoro, com o impulso emocional, pretendia sacrificar, Rui preservou, com sua interferência pronta e espontânea, no sentido de demover o generalíssimo dessa idéia. Assinala-se ainda que a instituição, "pela primeira vez, da teoria constitucional das patentes e postos militares" foi trabalho exaustivo, em cuja produção Rui empenhou-se a fundo, com o objetivo de defender a vitaliciedade das patentes.

Muita razão tinha ele, e de sobjeito, quando afirmava que "se em 1892, como em 1889, se abria em volta da minha pessoa, o vaso do terror, o deserto da cobardia... não era porque eu me houvesse distinguido no propugnar de causas piasanas, mas porque, advogado geral

das causas militares, na imprensa e nos tribunais, havia colocado o direito das classes armadas, num terreno inacessível às raízes da vinha política e aos frenesíos do arbítrio civil".

Mas não fica aí confinada a vigância desenvolvida em bem das Classes Militares. O caso Wandenbolk faz com que ele desencadeie violentemente a chamada Tríplice Campanha. E, na oportunidade que se apresenta em 1905, Rui, em fulminante e desassombrado discurso, demonstra "a inconstitucionalidade e a monstruosidade da lei processual militar". As consequências da Campanha empenhada, no ano de 1899, contra o Marechal de Ferro, quando este perseguia os militares, seus companheiros de farda, são as sistemáticas providências para que sua liberdade ficasse tolhida.

Aí estão alguns pontos da afinidade de Rui com as Forças Armadas. Seria ocioso, e não teria cabimento, apresentar tudo que fêz o maior propagandista do Direito, da Lei, da Justiça e da Liberdade no Brasil, no propósito de acorrer em atendimento aos legítimos direitos e prerrogativas dos militares. Pois, basta recordar que Rui comece a admirar as Instituições Militares quando ainda moço, em 1868, durante três noites, glorifica, em discursos magníficos e cheios de fé patriótica, aos heróis que regressavam da Guerra do Paraguai. Em 1877 repete, na saudação feita a Osório, em sua passagem pela Bahia. No Senado, em várias oportunidades, enalteceu patrioticamente os vultos de Caxias e Tamandaré. A tragédia do assassinio de Machado Bitencourt propicia o ensejo para que Rui assinala que "o mártir da generosidade e do dever, da lealdade e da honra sucumbiu".

Como a farda resplandece formosa sob esse exemplo sublime!"

Por aí vai, defendendo Custódio, Saldanha, Wandenbolk e Macegnai.

Bastava que, para demonstrar o quanto lhe era agradável enaltecer a Marinha, citássemos a "Lição das Esquadras", peça extraordinária, escrita em 1898.

IV — CONCLUSÃO

Aí está um dos aspectos mais discutidos da vida de Rui, o grande mestre da Lei e da Ordem, da Democracia e da Liberdade, a todos os sacrifícios se submetendo, para que os postulados da decência e da dignidade humanas, tão provocantemente abalados e corrompidos, retornassem ao pedestal do respeito e da garantia dos institutos constitucionais.

Aí está uma infâmia, uma vilania, uma vergonha para todos, o atribuir-se mentira tão descabida a Rui.

Aí está o que pretendemos desfazer.

Porque foi Rui dos que mais defendiam as Fôrças Armadas e os militares, tôda vez que se procurava comprometê-los, às instituições e prejudicá-los, aos seus membros.

A tôdas e a todos, sem exceção, sem idéias preconcebidas, que não as possuia nem alimentava, a não ser as que dissessem com a Lei e a Ordem constituídas, a Liberdade e a Democracia, que se iniciavam, engatinhando no Brasil do século XX. Tão atrasados, já, mas que, pelo menos, já se iniciavam.

Imputaram-lhe a pecha de civilista e combatente ferrenho e sistemático do militarismo. Porém, convenhamos que, em realidade, nem ele foi um civilista — no sentido assinalado — nem tão pouco se portou como inimigo do militarismo que, convém seja afirmado, nunca houve no Brasil. Sempre as Fôrças Armadas se confundiram com a Nação, no que ela tem de mais expressivo, mais democrático

e mais sublime, que são seus anseios, suas aspirações e seu destino glorioso. Sempre as Fôrças Armadas estiveram em defesa intransigente das legítimas expressões de brasiliade de nossa gente. Se algum deslize houve — justamente para que a regra se mantivesse plena e vigente — não foi por culpa das Instituições Militares e sim, de pequeno grupo, minoria desprezível, felizmente.

Chegamos ao fim do que nos impusemos, no sentido de contribuir para desfazer tamanha ingratidão com relação a quem foi o maior dos defensores, em todos os seus 50 anos de atividade política e homem público.

Calha bem, recordarmos ao final, a expressão do irreverente e mordaz Eça de Queiroz — já lembrada no início do trabalho — quando dizia que a “verdade se esconde sob o manto diáfano da fantasia”. Diríamos nós que, muitas vezes, a verdade nua não fica apenas encoberta no manto esgáçado e leve da fantasia, que o próprio tempo se incumbe de destruir. Às vezes se cobre com a difamação, a mentira e a calúnia, que lhe incomodam muito mais... E aí o esforço tendente a apresentar a beleza da verdade é tamanho, que se rasgam violentamente, e tão cédo possível, os laimes que a sufocam, para que aflore, à luz do sol, sua beleza meridiana.

Para, ao depois, ser protegida, não mais com aquèle ‘manto diáfano da fantasia’ e da mentira, porém com a couraça protetora da dignidade e da decência, do respeito e da admiração dos pôsteros.

INSTALADORA HIDRO-ELETRICA S. MIGUEL

Bombeiros, Eletricistas e Gazistas, Instalações em Geral, Montagens, Conservação e Limpeza de Fogões de Hotéis (Serviço Noturno)

Francisco de Oliveira Carvalho

CONERTA-SE PORTAS DE AÇO, FOGÕES AMERICANOS

RUA ANDRÉ CAVALCANTI, 53-A — TELEFONE 32-5001

RIO DE JANEIRO



VARIG

rende sua
homenagem
a memória de
Santos-Dumont

1906

Alberto Santos-Dumont
realiza em Bagatelle,
Paris, a 23 de outubro,
um memorável voo público
fazendo pela primeira vez
elevar-se do solo,
com sua própria
fórmula de propulsão,
um aparelho
mais pesado que o ar
— o histórico 14-BIS.

1956

No cinquentenário
dêsse magnífico feito
a VARIG se orgulha
de honrar os ideais
de fraternidade
do grande inventor,
estendendo as asas brasileiras
pelos céus das 3 Américas.

O EXÉRCITO COMO FATOR NA PRODUÇÃO AGRÍCOLA NACIONAL

Ten.-Cel. TASSO VILLAR DE AQUINO

Graças à feliz iniciativa do General Estevão Taurino de Rezende Neto, estuda-se, neste momento, a participação do Exército no incremento à produção agrícola do país.

Temos tido oportunidade de conhecer de perto o patriótico e objetivo plano do General Estevão Taurino e de acompanhar a magnífica aceitação que tem élre encontrado da parte dos homens responsáveis pela direção do país; como da opinião pública, esta última através da imprensa e das manifestações espontâneas de pessoas de todas as camadas sociais.

A explicação para êsse valioso apoio se encontra, por certo, na confiança que inspiram as qualidades positivas do homem que lançou a idéia, e no difícil transe por que passamos, em que todos sentimos que alguma cousa, que fuja aos padrões comuns, precisa ser realizada para acelerar a solução dos mais prementes problemas nacionais, entre os quais avultam os ligados à alimentação do povo brasileiro.

A participação do Exército no setor agrícola, da maneira como está encarada, difere fundamentalmente das formas que têm sido por vezes, sugeridas.

Não se trata da formação de novos quadros; da organização, mais ou menos indiscriminada, de batalhões agrícolas; da criação de organismos complicados e volumosos que consomem muito pessoal e pouco ou nada produzem.

Visa, isso sim, o aproveitamento racional de extensos tratos de terra distribuídos ao Exército ou que a

éle venham a ser cedidos, para a produção agrícola em larga escala.

Para isso, antes de ser decidido o aproveitamento, serão as propriedades examinadas quanto a:

- área disponível;
- propriedades do solo, sob o ponto de vista agrícola;
- espécies vegetais indicadas para o cultivo;
- possibilidades de produção;
- correções necessárias, e possíveis econômicamente, do solo, tendo em vista a produção;
- material agrícola e pessoal necessários para o aproveitamento total da área;
- condições climáticas locais;
- possibilidades de transporte;
- facilidades quanto a abastecimento d'água e fontes de energia;
- recursos locais.

Não se cogita, além disso, de empreendimento isolado do Ministério da Guerra, mas de uma ação conjunta de, pelo menos, três Ministérios, inicialmente.

Ministério da Guerra, com a responsabilidade da direção, do planejamento e da execução dos trabalhos.

Ministério da Agricultura, responsável pela assistência e apoio técnicos.

Ministério da Fazenda e Banco do Brasil, através do financiamento para as aquisições e construções necessárias ao sucesso do vultoso empreendimento.

Essa idéia está consubstanciada no trabalho apresentado pelo General Estevão Taurino: "Auxiliado

por um corpo técnico do Ministério da Agricultura, cientificamente aperfeiçoado, cultivaria terras, organizando verdadeiros centros modelos de desenvolvimento econômico, obtendo uma produção agrícola em larga escala por modernos processos de técnica agrária, combatendo a agricultura atrasada e rotineira, elevando o rendimento por unidade e reduzindo o seu custo".

Outro aspecto diferente é o que diz respeito à finalidade do empreendimento: "Inicialmente seria produzido o essencial à subsistência do Exército. Posteriormente, consoante o êxito alcançado, intensificada a produção, com os excedentes colocados no mercado interno, seriam obtidos recursos capazes de completar suas necessidades de instalação e auxiliar na aquisição e equipamento de fabricação nacional e, com os excedentes colocados no mercado externo, adquiridas as divisas necessárias para a compra do material de fabricação estrangeira, indispensáveis ao seu bom aparelhamento".

Não acreditamos que haja um oficial que deixe de sentir a presente necessidade de reaparelhamento do Exército e da sua manutenção em permanente estado de eficiência. Isso, entretanto, custa muito dinheiro, e nas condições atuais não devemos esperar mais da Nação, a braços com enormes dificuldades financeiras e econômicas.

A solução apontada pelo General Taurino é, portanto, patriótica, objetiva e oportuna.

Quanto ao pessoal para o equipamento dos campos agrícolas, não será ele organizado em Batalhões, como tem sido proposto, mas em contingentes, em função das reais necessidades para cada caso, e da utilização, em larga escala, da máquina, que reduzirá de muito as necessidades em pessoal. Desses contingentes, uma parte será permanente; outra variável, constituída esta última de convocados para o serviço militar entre os homens da lavoura, como estipula o trabalho do

General Estevão Taurino:

"1. Anualmente 2/3 dos brasileiros do sexo masculino, em idade de prestar serviço militar, são dispensados da incorporação por cederem às necessidades das Forças Armadas. Cria-se uma situação de desigualdade. Tratamentos diferentes aos brasileiros, uns prestando serviço militar, outros não.

2. Assim, a mão-de-obra para os Campos Agrícolas do Exército seria obtida do excesso do Contingente anual. Seriam aproveitados, de preferência, os homens da lavoura, mediante uma rigorosa seleção de ordem física e moral.

Quando terminassem seu tempo de serviço, levariam para suas casas um cabedal de conhecimentos que permitiria racionalizar seus métodos de cultivar a terra e, por certo, uma importância em dinheiro que poderiam amealhar mediante um sistema educativo adequado."

Os elementos permanentes serão os especializados, como tratoristas, mecânicos, motoristas, eletricistas, recrutados, inclusive, pelo sistema de voluntariado entre reservistas das Forças Armadas. Esses elementos gozarão de legislação idêntica à existente para o pessoal das guarnições de fronteira.

No que tange a oficiais, serão elas em número reduzido, sendo as funções de subalternos desempenhadas por oficiais da reserva voluntários, de preferência agrônomos.

Como tóda iniciativa que foge ao campo estreito da rotina, essa tem os seus opositores.

Temos ouvido, por exemplo, que "não é essa a finalidade do Exército".

Concordamos que não. Entretanto não devemos esquecer que as situações especiais exigem soluções especiais. Estamos vivendo uma dessas situações em que não devemos confiar nas soluções comuns, paliativas.

Além do mais, o Exército, na História da vida nacional, tem estado ativamente presente em todos os momentos de crise ou de necessidade, prestando, por situações imperativas, o seu valioso concurso.

Foi assim quando da instalação dos postes telegráficos no início dêste século, nas longínquas e difíceis regiões de Mato Grosso e Amazonas, quando a Comissão Rondon escreveu eloquentes páginas de abnegação e espírito de sacrifício, ao lado de valiosíssima contribuição à ciência, nos ramos da Geografia, da Botânica, da Zoologia, da Fitogeografia, da Medicina, etc. O Serviço de Proteção aos Índios é também iniciativa do Exército, na pessoa invulgar do Marechal Cândido Mariano da Silva Rondon.

Presentemente, através de unidades especializadas, está o Exército ao lado do Ministério da Viação na construção das nossas rodovias e ferrovias, e ao lado do Ministério do Exterior com as Comissões Demarcadoras de Limites, na demarcação das nossas extensas fronteiras.

Que haverá, pois, de extraordinário em que ele trabalhe ombro a ombro com o Ministério da Agricultura, dedicando pequeno contingente seu para, em caráter voluntário, cooperar no angustiante problema da produção agrícola? Essa atitude é tanto mais justificada quanto tem em vista a procura de meios, pelo trabalho, para melhor equipar-se, sem sobrecarregar os cofres da Nação.

Outro argumento que vem sendo utilizado é o da "nossa falta de capacidade para o empreendimento".

Absolutamente não partilhamos dessa opinião. Não alcançamos compreender o que de extraordinário possa haver em se pensar em plantar e colher em um país de oito e meio milhões de quilômetros quadrados, em que grande porcentagem é constituída de solos razoavelmente férteis, se se tiver assegurado uma direção responsável, honesta, esforçada, capaz; assistência técnica altamente especializada e capacitada; mão-de-obra sadia, disciplinada e garantida; todos os meios materiais para a execução do trabalho planejado, racional e objetivo.

Que dizer então de empreendimentos já vitoriosos, como Volta Redonda, hoje um orgulho nacional, com sua produção de 500.000 to-

neladas de ferro guza, 700.000 toneladas de aço em lingotes e 520.000 toneladas de laminados?

E a Hidrelétrica do São Francisco, fornecendo energia abundante e barata a vários Estados da Federação? Não pareceria isso químérico, na época, para os derrotistas e os descrentes?

Argumenta-se também que "iniciativas semelhantes em outros países, foram suspensas".

Outras serão, por certo, as condições nesses países. No nosso caso, o que há de positivo é:

- necessidade urgente de dotar o Exército de meios para o seu aparelhamento;
- grave crise financeira e econômica nacionais;
- grande escassez de produto de alimentação para o consumo.

Outro motivo de preocupação para alguns, "é a concorrência que o Exército poderia ocasionar, matando a iniciativa particular".

Como pensar em concorrência em um País com as enormes e variadas necessidades do Brasil, em que a população cresce, em cada ano, de cerca de um milhão de habitantes? Para citar um exemplo, focalizemos o caso do trigo. Nossas necessidades atuais desse cereal, para uma população em que grande parte se alimenta de maneira muito deficiente, são de, aproximadamente, 2,5 milhões de toneladas, para uma produção que não chega à casa de um milhão de toneladas. Para a produção requerida atualmente, serão necessários dois milhões e oitocentos mil hectares de terra fértil, considerando-se a média de produção, por hectare, no Brasil.

Como e quando poderá o Exército conseguir aproximar-se siquer dessa produção, por maiores que sejam os seus meios e recursos?

Isso quanto ao trigo; o mesmo se verifica quanto aos outros produtos.

Além do mais, é fácil compreender que a qualquer equipe de homens normais encarregada de um planejamento dessa envergadura, não escaparia essa preocupação:

qual seja, a de não estabelecer concorrência em trabalho honesto e produtivo do homem do campo.

O que se pretende é, como é óbvio, o contrário dêsse resultado, proporcionando ao produtor, quase sempre explorado, todo o auxílio e estímulo possíveis; facilitando-lhe a utilização dos campos agrícolas do Exército para aperfeiçoamento de suas atividades; a utilização, em determinadas circunstâncias, da maquinária; facilidades de transporte para os seus produtos, etc. Ainda mais, quando fôr o caso da colocação dos produtos no mercado consumidor, êsses serão oferecidos em igualdade de condições com os dos produtores civis, para que os mesmos desfrutem de lucro justo e razoável.

Finalmente, há alguns que argumentam com a constitucionalidade da iniciativa.

Para êsses, a resposta está no artigo 181 da Constituição de 1946:

"Todos os brasileiros são obrigados ao serviço militar, ou a outros encargos necessários à defesa da Pátria, nos termos e sob as penas da Lei."

Ora, que mais será necessário à defesa nacional que o trabalho, tendo em vista a subsistência da nação, no setor da alimentação, seriamente ameaçado?

A êsses "outros encargos necessários à defesa da Pátria" até mesmo as mulheres estão sujeitas, como se vê do § 1º do art. 181: "as mulheres ficam isentas do serviço militar, mas sujeitas aos encargos que a Lei estabelecer".

Com base no art. 181 da Constituição, portanto, o que é inconstitucional é a situação atual em que uns brasileiros prestam e outros não o serviço militar, quando todos são obrigados ao serviço à Pátria, dentro das Forças Armadas ou fora delas. Além disso, o serviço militar não será permanentemente prestado apenas nas Armas e nos Serviços atuais; muitas modalidades têm sido criadas por Lei.

Como é óbvio, para a concretização da idéia do General Taurino, um instrumento legal será necessário criar, através do Congresso

Nacional, estabelecendo o Serviço Agrícola do Exército, a exemplo dos demais Serviços, perfeitamente enquadados na Constituição.

Não vemos razão também para a repulsa ao nobre trabalho da terra por parte de elementos do Exército, quando já possuímos oficiais e praças inteiramente dedicados a tarefas agropecuárias nas Coudelarias e Granjas Militares. Tanto assim que a nossa qualificação militar prevê: Sargento Encarregado de Granja, Trabalhador de Granja, Peão Auxiliar, etc.

Por outro lado, existe espalhada pelo Brasil a lenda de que o Exército contribui para o êxodo rural. Nada mais falso e injusto. O que estimula, e até força, o êxodo, é o abandono em que vive o homem do campo em relação ao trabalhador da cidade, que desfruta do amparo das Leis Trabalhistas e Sociais, maiores oportunidades, melhor padrão de vida. O que o Exército faz anualmente é transformar para melhor um grande contingente de brasileiros, alfabetizando-os, dando-lhes hábitos saudáveis de higiene, habituando-os ao uso dos sapatos, da escova de dentes, da roupa limpa, da cama para repouso, da alimentação farta e racional, da prática do esporte, do ambiente higiênico; tudo ao lado da instrução militar, finalidade precípua para que foram êles chamados às fileiras do Exército.

Isso é também, em grande parte, fazer, quando é essa a realidade nacional? E, antes de tudo, é preciso tornar o homem capaz de apreender os ensinamentos militares?

Se ao sofrer essa transformação para melhor, o homem do campo, não se sujeita mais às precárias condições em que vegetava antes de prestar o seu serviço militar, a culpa, positivamente, não cabe ao Exército. A iniciativa agora em estudos contribuirá também para atenuar os perniciosos efeitos dessa lenda, freqüentemente explorada pela demagogia inconsequente.

Ofereça, pois, o Exército, mais uma vez, sua colaboração franca, decidida, energica, honesta, planejada, e a nação brasileira só terá motivos para lhe ser grata.



DIVERSOS

IDADE DA RAZÃO

Ten.-Cel. LUIZ FELIPPE SILVA WIEDEMANN,
da Sociedade Brasileira de Sociologia.

Coube, talvez a nós, os homens do século XX, a enorme responsabilidade de deixarmos para os de amanhã, como uma das maiores aquisições, a maneira de melhor pensar num mundo mais propício à sobrevivência humana, baseada num espírito de compreensão e solidariedade.

Se ao dealbar de nossa atual época é que se vão firmando as ciências, praticamente humanas, entre as quais sobressaem a psicologia e a sociologia, como estudos da unidade pessoa, a primeira, e de seu conglomerado em sociedade, a segunda, por que não aplicarmos os seus conhecimentos, as suas bases, a sua evolução, em prol d'este elemento, que dentro do tecnicismo atual, é o menos conhecido — o homem?

Sabemos que, mesmo após as duas últimas cruentas guerras de que fomos testemunhas, ainda vivemos entre sombras e luzes. Se entre os dois polos não procurarmos só manter o segundo, caber-nos-á, por certo, uma grande responsabilidade, quanto às gerações vindouras.

Parece-nos, pois, que tudo estará para nós condicionado em julgarmos os fatos, elevarmos nossos pensamentos, pesquisarmos as nossas atitudes, dentro do mais puro e acentuado raciocínio e, de sã consciência, vivermos a *idade da razão*.

Dentro, ainda, das ciências, tanto antigas ou modernas, as terminologias têm variado de uma maneira extraordinária. Reconhecemos que palavras empregadas que o foram, durante grande tempo, com certo significado, adquiriram outros e, por muitas vezes, acabaram por perder o seu sentido primitivo. Assim poderemos citar entre algumas, o vocábulo cultura, a respeito do qual poderão ser feitos verdadeiros compêndios. Isto torna-se necessário citar, porque, escrevendo este nosso artigo para todos os leitores que tiverem a curiosidade de lê-lo, teremos que apresentar a nossa argumentação em torno de seu título, não em sua totalidade, uma vez que, *idade* significa: era, tempo, período, quadra, época, etc.; mas sim sobre *razão*, isto é: raciocínio, eqüidade, entendimento, justiça.

Para tanto, nós, os do atual período em que o mundo vive, já temos bem desenvolvido o nosso *raciocínio*, haja visto o grau adiantadíssimo da ciência chegando até a desintegração do átomo.

Quanto à *equidade*, a tendência social moderna tornando todos iguais perante a lei, já procurou estabelecer uma uniformidade tal que deverá ser atingida em os demais setores das contingências humanas, isto é, um mundo de elevação espiritual, de formação de ambientes saudáveis e construtivos, pondo de lado a injustiça, a inveja, a vaidade, a ingratidão e a incompreensão, que ainda perduram no elemento humano.

Para conseguirmos alcançar este objetivo precisamos, mais do que nunca, de *entendimento*. E como o conseguiremos? Dissociando-nos? Se por força da nossa formação social já integramos vários grupos sociais, a que pertencemos, formadores que são de nossa personalidade, por que ainda procuramos nos distanciar ou mesmo nos repelir, criando dentro da nossa sociedade entidades com o mesmo objetivo quando poderia existir sómente uma que congregasse valores? Assim, verificamos a superposição de finalidades que só serão atingidas por um determinado grupo: intelectual, moral ou religioso, criando castas, quando se, continuando com as classes abertas, no alto sentido democrático, para aqueles que, mesmo diferindo em credos ou crenças, dado o livre arbítrio que nos rege, possam, em atividades proveitosas à comunidade que habitam, estar unidos para os mesmos fins, de progresso, de cultura, de patriotismo e de humanidade.

Verificamos, por certo, que através da nossa formação cultural, nós os brasileiros, primamos pelo individualismo. Mas, encarando os problemas e as soluções a que chegaram os povos do mundo inteiro e mesmo de alguns brasileiros, comprovamos que, sem o trabalho de equipe, não teríamos alcançado o desenvolvimento científico a que atingimos. Quantos cientistas, he-

róis e sábios ficaram e talvez morreram no anonimato em prol do desenvolvimento da ciência, de um ideal, de uma pesquisa? Não podemos trabalhar, sobretudo a favor da coletividade, individualmente, a maior parte das vezes. A sociedade existe, não vivemos segregados, o mundo é todo um só.

As empresas mais importantes bem como as indústrias e os órgãos de grande produtividade funcionam porque há integral *entendimento*, cooperando todos em torno de um problema, de um objetivo, de um fim a atingir. Não é o indivíduo que aparece e sim a organização que realça.

Não é possível, atualmente, no mundo, apresentar-se um trabalho eficiente e duradouro sem a coparticipação de uma equipe. Os exemplos mais comezinhos isto nos ensinam. Ao se construir uma casa, desde a procura do terreno, planta, transações financeiras, construção e o habite-se, gira um conjunto de repartições, agências, construtores e proprietários. Os grandes exércitos são acionados por eficientes estados-maiores; o "Staff" dos americanos conseguiu a monumental invasão da Europa, sob o comando de Eisenhower. Não se faz um grande planejamento e, atualmente quase tudo é sempre programado com a devida antecedência, sem um trabalho de conjunto.

Precisamos pois, executarmos o nosso labor coletivo sempre com amplio entendimento, não o seccionando em diversos setores.

Poderemos notar que em algumas comunidades são tantas as atribuições ou funções, muitas vezes semelhantes, que recaem sempre sobre determinados indivíduos e êsses, só as poderiam desempenhar, a contento, se fôssem onipresentes.

Resultados, talvez, de falta de *entendimentos* prévios, de coesão, de vaidades desmedidas, de receios de competições, de falta de confiança em si mesmo é que vão, muitas e muitas vezes, desagregando o espírito social de cooperação, de entrosamento e de amor, da comunidade.

Para tanto, nós, os do atual período em que o mundo vive, já temos bem desenvolvido o nosso *raciocínio*, haja visto o grau adiantadíssimo da ciência chegando até a desintegração do átomo.

Quanto à *equidade*, a tendência social moderna tornando todos iguais perante a lei, já procurou estabelecer uma uniformidade tal que deverá ser atingida em os demais setores das contingências humanas, isto é, um mundo de elevação espiritual, de formação de ambientes saudáveis e construtivos, pondo de lado a injustiça, a inveja, a vaidade, a ingratidão e a incompreensão, que ainda perduram no elemento humano.

Para conseguirmos alcançar este objetivo precisamos, mais do que nunca, de *entendimento*. E como o conseguiremos? Dissociando-nos? Se por força da nossa formação social já integramos vários grupos sociais, a que pertencemos, formadores que são de nossa personalidade, por que ainda procuramos nos distanciar ou mesmo nos repelir, criando dentro da nossa sociedade entidades com o mesmo objetivo quando poderia existir sómente uma que congregasse valores? Assim, verificamos a superposição de finalidades que só serão atingidas por um determinado grupo: intelectual, moral ou religioso, criando castas, quando se, continuando com as classes abertas, no alto sentido democrático, para aqueles que, mesmo diferindo em credos ou crenças, dado o livre arbítrio que nos rege, possam, em atividades proveitosa à comunidade que habitam, estar unidos para os mesmos fins, de progresso, de cultura, de patriotismo e de humanidade.

Verificamos, por certo, que através da nossa formação cultural, nós os brasileiros, primamos pelo individualismo. Mas, encarando os problemas e as soluções a que chegaram os povos do mundo inteiro e mesmo de alguns brasileiros, comprovamos que, sem o trabalho de equipe, não teríamos alcançado o desenvolvimento científico a que atingimos. Quantos cientistas, he-

róis e sábios ficaram e talvez morreram no anonimato em prol do desenvolvimento da ciência, de um ideal, de uma pesquisa? Não podemos trabalhar, sobretudo a favor da coletividade, individualmente, a maior parte das vezes. A sociedade existe, não vivemos segregados, o mundo é todo um só.

As empresas mais importantes bem como as indústrias e os órgãos de grande produtividade funcionam porque há integral *entendimento*, cooperando todos em torno de um problema, de um objetivo, de um fim a atingir. Não é o indivíduo que aparece e sim a organização que realça.

Não é possível, atualmente, no mundo, apresentar-se um trabalho eficiente e duradouro sem a coparticipação de uma equipe. Os exemplos mais comezinhos isto nos ensinam. Ao se construir uma casa, desde a procura do terreno, planta, transações financeiras, construção e o habite-se, gira um conjunto de repartições, agências, construtores e proprietários. Os grandes exércitos são acionados por eficientes estados-maiores; o "Staff" dos americanos conseguiu a monumental invasão da Europa, sob o comando de Eisenhower. Não se faz um grande planejamento e, atualmente quase tudo é sempre programado com a devida antecedência, sem um trabalho de conjunto.

Precisamos pois, executarmos o nosso labor coletivo sempre com amplo entendimento, não o seccionando em diversos setores.

Poderemos notar que em algumas comunidades são tantas as atribuições ou funções, muitas vezes semelhantes, que recaem sempre sobre determinados indivíduos e êsses, só as poderiam desempenhar, a contento, se fôssem onipresentes.

Resultados, talvez, de falta de entendimentos prévios, de coesão, de vaidades desmedidas, de receios de competições, de falta de confiança em si mesmo é que vão, muitas e muitas vezes, desagregando o espírito social de cooperação, de entrosamento e de amor, da comunidade.

Para tanto, nós, os do atual período em que o mundo vive, já temos bem desenvolvido o nosso *raciocínio*, haja visto o grau adiantadíssimo da ciência chegando até a desintegração do átomo.

Quanto à *equidade*, a tendência social moderna tornando todos iguais perante a lei, já procurou estabelecer uma uniformidade tal que deverá ser atingida em os demais setores das contingências humanas, isto é, um mundo de elevação espiritual, de formação de ambientes saôs e construtivos, pondo de lado a injustiça, a inveja, a vaidade, a ingratidão e a incompreensão, que ainda perduram no elemento humano.

Para conseguirmos alcançar este objetivo precisamos, mais do que nunca, de *entendimento*. E como o conseguiremos? Dissociando-nos? Se por força da nossa formação social já integramos vários grupos sociais, a que pertencemos, formadores que são de nossa personalidade, por que ainda procuramos nos distanciar ou mesmo nos repelir, criando dentro da nossa sociedade entidades com o mesmo objetivo quando poderia existir sómente uma que congregasse valores? Assim, verificamos a superposição de finalidades que só serão atingidas por um determinado grupo: intelectual, moral ou religioso, criando castas, quando se, continuando com as classes abertas, no alto sentido democrático, para aqueles que, mesmo diferindo em credos ou crenças, dado o livre arbítrio que nos rege, possam, em atividades proveitosa à comunidade que habitam, estar unidos para os mesmos fins, de progresso, de cultura, de patriotismo e de humanidade.

Verificamos, por certo, que através da nossa formação cultural, nós os brasileiros, primamos pelo individualismo. Mas, encarando os problemas e as soluções a que chegaram os povos do mundo inteiro e mesmo de alguns brasileiros, comprovamos que, sem o trabalho de equipe, não teríamos alcançado o desenvolvimento científico a que atingimos. Quantos cientistas, he-

róis e sábios ficaram e talvez morreram no anonimato em prol do desenvolvimento da ciência, de um ideal, de uma pesquisa? Não podemos trabalhar, sobretudo a favor da coletividade, individualmente, a maior parte das vezes. A sociedade existe, não vivemos segregados, o mundo é todo um só.

As empresas mais importantes bem como as indústrias e os órgãos de grande produtividade funcionam porque há integral *entendimento*, cooperando todos em torno de um problema, de um objetivo, de um fim a atingir. Não é o indivíduo que aparece e sim a organização que realça.

Não é possível, atualmente, no mundo, apresentar-se um trabalho eficiente e duradouro sem a coparticipação de uma equipe. Os exemplos mais comezinhos isto nos ensinam. Ao se construir uma casa, desde a procura do terreno, planta, transações financeiras, construção e o habite-se, gira um conjunto de repartições, agências, construtores e proprietários. Os grandes exércitos são acionados por eficientes estados-maiores; o "Staff" dos americanos conseguiu a monumental invasão da Europa, sob o comando de Eisenhower. Não se faz um grande planejamento e, atualmente quase tudo é sempre programado com a devida antecedência, sem um trabalho de conjunto.

Precisamos pois, executarmos o nosso labor coletivo sempre com amplo entendimento, não o seccionando em diversos setores.

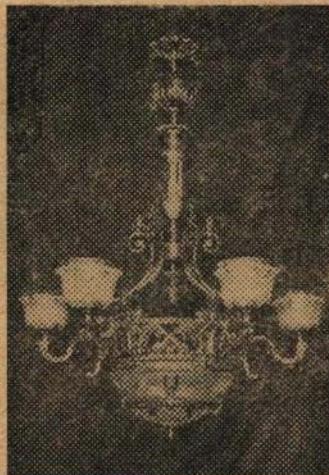
Poderemos notar que em algumas comunidades são tantas as atribuições ou funções, muitas vezes semelhantes, que recaem sempre sobre determinados indivíduos e êsses, só as poderiam desempenhar, a contento, se fôssem onipresentes.

Resultados, talvez, de falta de entendimentos prévios, de coesão, de vaidades desmedidas, de receios de competições, de falta de confiança em si mesmo é que vão, muitas e muitas vezes, desagregando o espírito social de cooperação, de entrosamento e de amor, da comunidade.

Se passarmos à *justiça*, a deusa dos olhos vendados, a eterna esperança dos homens, para que ela exista de verdade, real e perfeita, objetiva e eficiente, aquilo que tudo aspiramos para nós e para os

nosso, seja-o também para os outros, equânime e sobranceira.

Possamos, pois, que já vivemos a *idade da razão*, dar aos que nos sucederem um mundo cheio de luzes, de raciocínio, de eqüidade, de entendimento e de justiça.



FÁBRICA DE LUSTRES

EM BRONZE, METAL E
FERRO BATIDO
PLAFONS E APLIQUES

ACEITAMOS ENCOMENDAS

LEOPOLDO ROTH
SECÇÃO DE LAPIDAÇÃO

RUA EVARISTO DA VEIGA, 126

Telefone : 22-6726

REFORMAS EM GERAL

CONFEITARIA COLOMBO

As mais delicadas iguarias em um ambiente da maior distinção
A Colombo caracteriza a vida social do Rio de Janeiro na sua expressão
de fina e requintada elegância

RUA GONÇALVES DIAS, 32-36

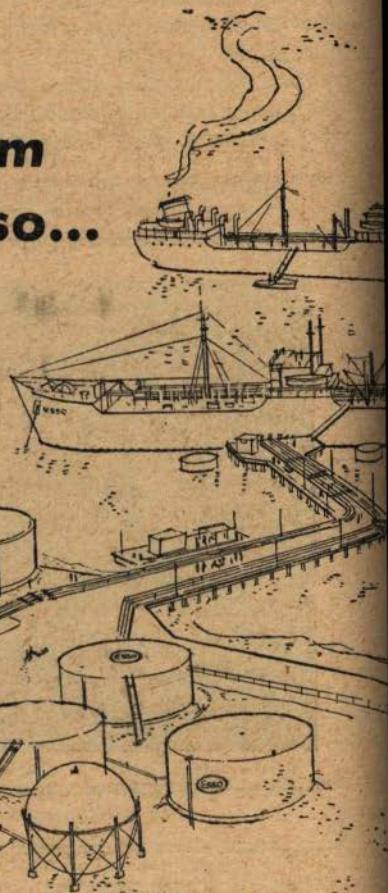
Filial de Copacabana :

AVENIDA N. S. DE COPACABANA, 880
(Esquina da Rua Barão de Ipanema)

O mesmo serviço irrepreensível e os mesmos preços razoáveis
da Casa Matriz

A verdadeira origem do progresso...

Estimulando a iniciativa pessoal..
criando condições de prosperidade
para as nações... o Comércio,
da antiguidade até hoje, é a
verdadeira origem do progresso!



Participando há 44 anos da vida comercial brasileira, a Esso Standard do Brasil instalou e mantém uma complexa rede de distribuição de produtos de petróleo, constituída de Depósitos, Armazéns, Terminais Oceânicos e de Cabotagem indispensável ao abastecimento de todo o vasto território nacional. Sobre este imenso e valioso acervo já definitivamente incorporado ao patrimônio econômico da nação, também se assentam as sólidas bases de um comércio próspero e empreendedor... comércio dos produtos de petróleo, vitais ao progresso do Brasil!

ESSO contribui para o progresso do Brasil!

COMENTÁRIOS SÔBRE A ATUAL LEI DE PROMOÇÕES DE OFICIAIS E SUA REGULAMENTAÇÃO

Cap. JORGE DA COSTA BRAGA

Lemos a Lei e sua regulamentação. Meditamos sobre ambas.

No parágrafo único do art. 1º da Lei, muito acertadamente está escrito: "A promoção deve ser considerada como interesse ou necessidade do Estado". Entretanto, como se concluirá da leitura da mesma Lei e de sua regulamentação, esse dispositivo não tem a rigidez necessária na sua aplicação. Vejamos:

1 — O art. 4º começa por manter a promoção pelo princípio de escolha e finaliza dizendo que a promoção visa "principalmente, ao estabelecimento de um escol dirigente, selecionado e homogêneo".

Ora, para a promoção por escolha, a C.P.O. organiza listas (artigo 19) que nada mais são que os quadros de acesso (art. 39) e, conforme o § 2º do art. 42, nelas se observa "... a ordem de classificação..." A C.P.O. é constituída por um conjunto de Chefes do Exército. É verdadeiro tribunal. Assim, uma vez classificados, os oficiais deveriam ser promovidos rigorosamente dentro de sua ordem na lista. Não haveria escolha. Haveria sim, o respeito à Justiça e ao parágrafo único do art. 1º. Porque o "interesse ou necessidade do Estado" está no "estabelecimento de um escol dirigente, selecionado e homogêneo". A C.P.O. é Tribunal, repetimos.

Estamos convencidos de que, assim sendo, as prerrogativas do Presidente da República continuarão inatacadas, uma vez que, como Chefe Supremo das Forças Armadas, delegou à C.P.O. atribuições para

organização dos quadros de acesso. Ao assinar o decreto de promoção, o Presidente está sancionando o julgamento da dita Comissão, constituída por Chefes, seus subordinados. Aliás essa prerrogativa do Presidente é mantida pelo art. 7º da Lei.

Destarte, após elaborado o quadro de acesso, seriam apresentados ao Presidente da República, dentro da ordem de classificação, apenas os nomes em número igual ao de vagas a serem preenchidas.

Além de tudo, o vocábulo "escolha" nos parece pouco abonador para qualificar uma promoção.

2 — Para promoção a General-de-Exército deveria haver, ainda, o escrutínio secreto previsto pelo artigo 42.

3 — No art. 18 vemos que as promoções por merecimento são realizadas obedecendo, "em princípio... rigorosamente à ordem dos respectivos quadros de acesso".

Esse "em princípio", vetado pelo Executivo, mas infelizmente mantido pelo Congresso Nacional, veio tornar a promoção por merecimento em promoção por escolha. Tal dispositivo, já bastante antigo e que não reconhece o julgamento levado a efeito pela C.P.O., não deveria ser conservado.

O "principalmente" que se encontra no art. 4º é referente, como não poderia deixar de ser, às "condições para o equilíbrio e regularidade do acesso" (cap. IX da Lei).

4 — O § 1º desse mesmo artigo diz que os atos profissionais do militar são caracterizados "... pela natureza e relevância das Comis-

sões e tarefas desempenhadas e, bem ainda, pelo conceito de que goza no Exército". A nosso ver, o conceito que um oficial adquire no Exército é o fator preponderante para sua definição. O conceito é formado paulatinamente. É função dos atos quotidianos do oficial; da maneira por que ele desempenha as diversas comissões e tarefas. A lei, nesse parágrafo, parece dar valor à eficiência, entusiasmo e dedicação com que o oficial desempenha suas comissões e tarefas; porém, os fatores que mais influem para que o oficial entre no quadro de acesso são aqueles absolutos, que nada medem quanto à eficiência. Com efeito: dos 14 itens referentes aos pontos positivos (1º escrutínio, art. 63), oito levam em conta apenas tempo de serviço. Tempo pouco significa. Dedicação, entusiasmo e eficiência, sim.

O 2º escrutínio atribui pontos a 10 itens. Pois bem: 8 deles dízem respeito somente a tempos.

Mas esse defeito da Lei (ela apenas fixa os pontos atribuídos aos diversos conceitos do Chefe e da C.P.O.) pode ser sanado, em parte, por uma nova regulamentação.

Assim seriam reduzidos os valores dos pontos referentes a tempos de serviço, e elevados os relativos a elogios individuais. Mas não seriam computados os elogios tal como são feitos atualmente. Estes pouco expressam, pois não fazem diferenciação. De fato: o elogio recebido por um oficial havido como excepcional no desempenho de serviço normal tem mesmo valor que o conseguido por um oficial satisfatório no cumprimento do mesmo serviço.

Achamos, dêsse modo, que os louvores seriam obrigatórios uma vez em cada semestre e em datas tais que pudesse ser levados em conta na organização dos quadros de acesso. Esses elogios, em número de dois por ano, obedeceriam a um formulário, previamente estabelecido na regulamentação da Lei, em que constassem os trabalhos realizados pelo oficial, destacando-se as respectivas modalidades de conceito. Seriam elogios-conceito. Os demais louvores ficariam a critério do Co-

mandante, Chefe ou Diretor do oficial, e seriam um subsídio para o julgamento da C.P.O., podendo ser inseridos como uma complementação dos elogios-conceito, se assim julgasse o Chefe.

O julgamento da C.P.O. teria, dêsse modo, maior peso; discriminaria melhor os valores. Ela possuiria em suas mãos maior poder na aplicação da Justiça.

Continuemos no exame do artigo 63:

5 — O n. 10 do parágrafo único diz: "... O segundo escrutínio só se refere ao atual posto do oficial considerado com a exceção prevista no n. 7 acima, quanto à contagem de pontos relativa às várias guarnições". O n. 7, por sua vez, diz: "na contagem do tempo de serviço nas várias guarnições (...) observar-se-á o disposto no n. 2". O n. 2 dispõe: "a contagem do tempo de serviço (...) será feita a partir da data de declaração a aspirante, comissionamento ou nomeação a 1º Tenente (Q.A.). O tempo de "serviço em campanha", será computado nesse número, considerado como tal: F.E.B...".

Porém o n. 1 (2º escrutínio) estabelece taxativamente que o tempo de serviço nas guarnições especiais é computado nesse escrutínio, mas aí, referido apenas ao posto atual.

Realmente a coisa está confusa. A nosso ver a Lei pretendia estabelecer que no 2º escrutínio o tempo de serviço nas guarnições especiais seria o relativo ao posto. Aqui caberia uma justa exceção: os tempos de serviço, mencionados nesse número seriam computados aí, da mesma forma que no 1º escrutínio, e como se todos eles fossem referentes ao posto de capitão, para o oficial dêsse posto candidato ao ingresso no quadro de acesso por merecimento. Isso porque nunca foram computados para as três primeiras promoções que são realizadas pelo princípio de antiguidade. Cremos que quando, no parágrafo único dêsse artigo, o n. 10 faz referência ao 7 e êste ao 2, a Lei pretenda dispor que o aludido tempo de serviço só é tomado em

consideração se passado depois de haver sido o militar declarado aspirante, comissionado ou nomeado 1º tenente (Q.A.). Cremos que tudo tenha sido um lapso de redação.

De outro modo seria considerar um oficial mais capaz e merecedor ao acesso ao posto imediato, e assim, sucessivamente, até ser candidato ao generalato, apenas por ter, como tenente, por exemplo, servido em guarnições especiais. Ainda: seria menosprezar o tempo que o oficial passou em campanha. O tempo havido na F.E.B., revolução de 1924, 1932 e outros que a Lei venha determinar, só são computados para o primeiro escrutínio. Absolutamente não se pode comparar tempo de serviço nas guarnições especiais com o tempo de serviço em campanha.

Achamos que, quando muito, o estabelecido para guarnições especiais seja o mesmo que o fixado quanto ao cômputo do tempo em campanha.

6 — O art. 63 só leva em conta os "trabalhos julgados úteis e aprovados pelo órgão competente" para o primeiro escrutínio. Seria interessante que as obras realizadas no posto fossem consideradas no segundo escrutínio. Elas revelam estudo, cultura, capacidade de trabalho por parte de quem as produziu, e indicam que essas qualidades se mantiveram ou foram aprimoradas. Seria um fator de estímulo para o oficial e, como consequência, um benefício à cultura e à Instituição.

7 — Esse mesmo artigo quando fala em "medalhas e condecorações nacionais", faz menção à "Medalha Militar". Naturalmente procura dar mérito ao oficial que tenha completado 10, 20, 30 ou 40 anos de bons serviços.

A Medalha Militar é caracterizada pela medalha propriamente dita e pela passadeira que a acompanha. A regulamentação desta Lei omisso atribuição de pontos ao oficial possuidor da passadeira de platina (40 anos de bons serviços). Igualou, nesse aspecto, o oficial com

40 anos de serviço ao de 30 sómente.

8 — Considerando ainda, sob novo ponto de vista, os elogios individuais, não vemos por que a regulamentação atribuiu mérito diferente aos louvores "no serviço de comando, chefia e direção", como "instrutor de escolas e centros..." e "no serviço normal e instrução". A Lei n. 14 (1º escrutínio) do artigo 63 nada determina a respeito. O mérito, não inerente ao oficial, mas à função por ele desempenhada (aquitatadamente do qual já foi aqui por nós combatido), foi computado nos itens referentes a tempos.

O elogio que um comandante recebe "vale" tanto quanto o que fez jus a um bom instrutor "troupier" em seu serviço normal. Igualando, porém, os pontos atribuídos a esses elogios, os pontos relativos a tempo de serviço como Comandante, Chefe ou Diretor deverão ser majorados com respeito aos referentes a tempo de serviço como instrutor.

9 — A regulamentação da Lei fez mal ao Exército, na parte referente aos "Pontos Negativos". Aqui há vários aspectos a considerar:

Foi atribuído o valor de dois pontos perdidos a uma prisão disciplinar. Esse valor é o mesmo que aquele atribuído a dezenas elogios (oito anos no serviço normal e instrução). Convenhamos que a punição, em geral, não degrada o oficial. Aquelas que o fazem estão bem especificadas no n. 11 do parágrafo único do art. 63: "... embriaguez, faltar à verdade, falta de probidade, parte de doente ao ser destinado para serviço em campanha, deslealdade, qualquer outra falta atentatória da dignidade e do pundonor militar"; elas, segundo esse mesmo número, já incapacitam "o oficial de ingressar em primeiro escrutínio para promoção por merecimento".

Foi também estabelecido que o demérito de um oficial está na razão geométrica do número de prisões recebidas. Não cremos em tal. O modo de julgamento do demérito deve ser igual, mas simétrico, ao

do mérito. Se os pontos atribuídos aos elogios são somados, no caso das prisões também devem sê-lo.

A regulamentação fixou os valores dos elogios segundo a função desempenhada pelo oficial. Como já mostramos, não concordamos com esse critério. Porém, se assim foi feito, o mesmo caberia no caso das prisões porque, tanto maior o mérito, tanto maior será o desmerecimento.

Por outro lado, como o número de dias de prisão é proporcional, entre outros fatôres, à gravidade da falta cometida, não há por que considerar a mesma quantidade de pontos tanto para uma prisão de 30 como de 1 dia.

Assim como o n. 9 do parágrafo único do art. 63 da Lei permite que a C.P.O. anule a referência elogiosa, "quando a julgar graciosa", da mesma forma deveria, um outro número, consentir que punições julgadas não desprazadoras deixassem de ser computadas. Que há dessas punições, quem poderá negar? Entre elas estão as impostas "por se ter queixado sem fundamento".

É necessário que a regulamentação seja, nesse ponto, revistameticulosamente. Cremos que males profundos poderão advir, no pé em que está essa regulamentação. Referimo-nos a estígmas morais. Ao acovardamento do oficial. Muitos, talvez, não mais se queixarão... Será o amolecimento da personalidade e o desrespeito ao dever.

10 — O n. 11 do parágrafo supracitado deveria incluir, entre os fatôres que incapacitam o oficial de ingressar em primeiro escrutínio para promoção por merecimento, o conceito "insuficiente" emitido pelo seu Chefe.

A regulamentação prevê que nesse caso, o Chefe deve justificar sua apreciação. A Lei, por estranho que pareça, apenas determina a justificativa por parte do Comandante, quando do conceito excepcional (§ 2º do art. 62). Caberia, então, à C.P.O. aceitar ou rejeitar essa ponderação. Assim, nesse segundo caso, apesar de mantido o conceito, poderia o candidato ser admitido no

primeiro escrutínio. Aliás a Lei, na letra b) do art. 18 determina que um dos "requisitos indispensáveis para a promoção por merecimento" é "possuir o oficial o conceito aceitável resultante da estimativa e exame das qualidades referidas no art. 17". Essas qualidades são aquelas analisadas nas "fichas de informação". São as que dão origem ao conceito emitido pelo Chefe. Não há conceito aceitável. A Lei pretendia dizer "... pelo menos, o conceito regular". Mas, como achamos, o impedimento causado pelo conceito insuficiente, inferior àquele, deveria ser objeto de apreciação e julgamento por parte da C.P.O.

A seguir o n. 12 diz que "se o julgamento da C.P.O. considerar o oficial com mérito insuficiente, não poderá o mesmo ingressar no quadro de acesso por merecimento". Aqui somos de parecer que o conceito impeditivo deve ser o "regular". É uma Comissão que julga. O oficial "regular", a despeito de todos os pontos que possa ter, não está em condições de ser promovido por merecimento. E muito menos por escolha. Desse modo muito nos admira ainda o fato desses ns. 11 e 12 só se referirem à promoção por merecimento.

11 — Por isso que o art. 50 da Lei permite que a C.P.O. recorra, "subsidiariamente, ao julgamento realizado por parte dos oficiais de postos, imediatamente superiores aos dos concorrentes" às "listas de acesso por merecimento e escolha", o art. 64 deveria prever, entre as referências que são a base para o julgamento da C.P.O., o julgamento supracitado.

Aliás, como defendemos o "conceito" como o fator básico para aquilar o "mérito", e como o conceito dos pares e superiores (que constituem assim um tribunal de muitos membros) define, muito provavelmente, o oficial, somos de parecer que esse conceito seja a média aritmética dos conceitos fornecidos pelos pares e superiores. Os pares se conhecem melhor, por razões óbvias, sobretudo no que respeita às qualidades morais.

Ao conceito seriam atribuídos pontos de 0 a 4 e seria um dos requisitos de ambos os escrutínios (artigo 63).

12 — O art. 10 da Lei, em seu parágrafo único, determina que "o tempo correspondente ao desempenho de funções de posto superior será contado, como se todo ele fosse passado no exercício das funções do seu verdadeiro posto".

Não concordamos com a Lei quando emprega tanto valor a "tempo". Mas como ela o faz, aqui caberia dar mais atenção a esse tempo, desde que a função exercida pelo oficial fosse privativa do posto superior.

13 — Segundo os arts. 49 e 50 da regulamentação, os oficiais constantes do último quadro de acesso, pelo princípio de merecimento, organizado na vigência da Lei anterior, serão incluídos no primeiro quadro de acesso, pelo mesmo princípio, organizado na vigência da atual Lei.

Infelizmente, aqui houve uma distração: foi omitida a referência ao princípio de escolha. Naturalmente, como os direitos adquiridos não devem ser suspensos, os oficiais, antes já no quadro de acesso por esse princípio, nêle deveriam permanecer. Não é caso de prejuízo, mas sim de Justiça.

14 — A Lei, no art. 80, letra b), determina que a partir de sua vigência, durante três anos, não sejam computados os tempos de serviço arregimentado, em função de Estado-Maior, Técnica ou Q.S. e como Comandante de tropa isolada, chefia ou direção. Entretanto são computados os tempos de serviço como aluno e como instrutor. Por quê? Evidentemente este dispositivo prejudica grande número de oficiais e beneficia poucos...

Oficiais há, desse modo, que, tendo passado sua vida militar exclusivamente em funções de Estado-Maior, Técnica ou arregimentado, percebem, de um momento para outro, que todo o seu trabalho lhes foi nôltio. Outros, por terem tirado cursos ou sido instrutores durante uns três anos e passado praticamente o resto de sua carreira em

função de Q.S., gozam agora sua privilegiada situação. Positivamente não está certo. O oficial de escola nunca seria prejudicado se todos os itens fôssem considerados.

Ou tudo entrasse já em vigor, ou nada. Nenhuma outra argumentação se torna necessária.

15 — A regulamentação, em seu art. 32, permite ao instrutor a obtenção de três pontos, ao passo que o Comandante de tropa isolada só pode conseguir até um. É a nosso ver, uma discrepância a ser considerada.

16 — O n. 8 do parágrafo único do art. 63 parece prejudicar o oficial Técnico que não haja cursado a EsAO, pois o considera com o conceito "bom", quando aquela Escola fornece até o "excepcional". Compreendemos que este é um ponto difícil de ser discutido e corrigido. O supor que seria o aproveitamento de alguém que concluirisse determinado curso, é embraçante.

A regulamentação, nesse mesmo artigo, deixou de considerar o "Curso de Preparação" da EsTE no tocante a conceitos. Normalmente o curso completo dessa Escola comporta quatro anos letivos, sendo o primeiro, o de Preparação. Antes de cursar esse primeiro ano, o oficial já prestara o Exame de Admissão. A atuação do oficial-aluno nesse Curso não é levada em conta para a formação de seu conceito final.

17 — O art. 34 da Lei estabelece que "As vagas abertas em cada posto (...), caberão aos oficiais do posto imediatamente inferior, de turma de formação mais antiga no conjunto das Armas".

Cremos que uma exceção, permitida pelo art. 1º, seria conveniente. É o caso da promoção por merecimento. Ao merecimento não interessa a turma de formação. Ele é intrínseco ao oficial.

Igualmente o art. 27 da regulamentação seria modificado, passando a organização dos quadros de acesso a obedecer a seqüência abaixo:

1º — Data de ingresso nos quadros de acesso.

2º — Número de pontos obtidos no 2º escrutínio.

18 — Uma questão interessante é a da limitação dos pontos que o oficial pode adquirir pelos tempos de serviço como Comandante, Chefe ou Diretor, nas guarnições especiais, como instrutor, assim como pelos trabalhos julgados úteis. (Não falamos sobre os elogios pois o assunto já foi comentado). Ao nosso ver, os pontos obtidos em cada um desses casos deveriam ser a soma de uma progressão aritmética decrescente, cujo número de termos fosse igual ao de trimestres, semestres ou trabalhos. Pois o mérito, se há, não é limitado a uma quantidade fixa de anos ou obras.

19 — Pensamos ainda que mais razoável seria a continuação das quatro épocas de promoção ou, se conservadas as três épocas atuais, a formação de três quadros de acesso por ano.

Assim, mais fácil e mais metódico seria o trabalho da C.P.O.

20 — Outro ponto a notar, não definido em Lei, é o da percentagem dos Generais-de-Brigada combatentes, em relação ao número de Coronéis também combatentes, das diversas armas.

Após feito o equilíbrio, a cada vaga de General-de-Brigada corresponderia a promoção do Coronel de melhor conceito dentre os da Arma do General.

21 — Como o trabalho da C.P.O. é bastante delicado, é de todo conveniente que durante os períodos de reunião, que não devem ser curtos, os membros da Comissão passem as demais funções aos seus substitutos legais. Aliás, julgamos de tal importância as pesquisas efetuadas por essa Comissão que opinamos ser a mesma constituída de modo que pelo menos parte de seus componentes seja nomeada com prejuízo de toda função estranha. Para isso poder-se-ia aumentar o quadro de Oficiais-Gerais.

WILSON, SONS S.A.

COMÉRCIO, INDÚSTRIA E AGENCIA DE NAVEGAÇÃO
SUCESSORA COMERCIAL NO BRASIL DE WILSON, SONS & Co. LTD.

IMPORTADORES E EXPORTADORES

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

AGENTES DE SEGUROS

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO E MAQUINÁRIA

AVENIDA RIO BRANCO, 25 — 4º AO 6º ANDAR

Telefone 23-5988 — End. teleg. "ANGLICUS"

RIO DE JANEIRO

Atividades das Comissões de Estradas de Rodagem da Diretoria de Obras e Fortificações do Exército

Cel. FLORIANO MÖLLER

A Revista "A Defesa Nacional" tem divulgado atividades da Diretoria de Engenharia do Exército no setor das vias de transporte no País, tais como: construção do TPS, realizações de unidades de engenharia em cooperação com o poder municipal na construção de pontes, como é o caso do 4º Batalhão de Engenharia de Itajubá, trabalhos no 1º Grupamento de Engenharia no Nordeste, etc.

É dentro dessa orientação, que ensejamos dar uma notícia sobre as atividades de outro organismo militar — Diretoria de Obras e Fortificações — que tem também a seu cargo a construção, conservação e pavimentação de rodovias no País.

Assim, subordinadas àquela Diretoria existem cinco Comissões com encargos rodoviários, ou sejam as:

- CER/1 — Sede em Ponta Grossa (PR);
- CER/2 — Sede em São José do Rio Preto (SP);
- CER/3 — Sede em Jardim (MT);
- CER/4 — Sede em Corumbá (MT);
- CEO/5 — Sede em Lorena (SP).

As construções rodoviárias atribuídas a essas Comissões, na situação a seguir descritas, mostram o andamento dos trabalhos e testemunham a real contribuição da Engenharia Militar para o progresso dos transportes rodoviários no Brasil, nestes últimos decênios. Convém ressaltar que essa contribuição foi iniciada no século passado e muitas são as obras rodoviárias já existentes em nosso país.

O Diretor de Engenharia do Exército, o Exmo. Sr. Gen. Octacílio Terra Ururahy, quando de sua viagem de inspeção a órgãos e unidades de engenharia sediados na ZMC, teve oportunidade de visitar algumas dessas Comissões a convite dos seus Chefes, com o alevantado propósito de, além do caráter de cordialidade, manter o contacto e a necessária interligação entre os vários órgãos do Exército que visam um mesmo fim, o de cooperar com os órgãos civis num maior impulso à construção do Plano de Viação Nacional.

Damos, a seguir, uma ligeira resenha das atividades das várias Comissões, como resultado quer de observações do Gen. Diretor de Engenharia, quer de dados fornecidos pela Diretoria de Obras e Fortificações e pelas próprias Comissões.

Ministério da Defesa
CER/1

PONTA GROSSA

A CER/1, criada por Decreto-lei n. 3.196, de 14 de abril de 1941, está, atualmente, empenhada na construção da rodovia Ponta Grossa-Foz do Iguaçu (BR-35). Dispõe de cinco secções de construção com sedes em Guarapuava, Imbituva, Laranjeiras do Sul, Cascavel e Guaraniaçu.

A rodovia em construção têm uma extensão de cerca de 580 km, comportando os seguintes trechos :

Ponta Grossa-Guarapuava.....	180,0 km
Guarapuava-Laranjeiras do Sul.....	109,0 km
Laranjeiras do Sul-Cascavel.....	153,0 km
Cascavel-Foz do Iguassú.....	137,8 km

Situação :

Reconhecimento :

Concluídos	579,8 km
------------------	----------

Exploração :

Concluídos (inclusive variantes).....	907,8 km
---------------------------------------	----------

Trabalhos de escritório :

Concluídos	579,8 km
------------------	----------

Construção :

a) Terraplenagem :

Concluídos	564,8 km
Andamento	15,0 km

b) Obras de Arte Especiais :

Concluídas :

Km 25 — Ponte sobre o Rio Tibagi, com.....	128,5 m
Km 51 — Ponte sobre o Rio Imbituvinha, com.....	15,0 m
Km 91 — Ponte sobre o Rio Manduri, com.....	10,0 m
Km 96 — Ponte Gen. Emilio Esteves sobre o Rio dos Patos, com	92,0 m
Km 117 — Ponte sobre o Rio Despraiado, com.....	10,0 m
Km 121 — Ponte sobre o Rio Areia, com.....	10,0 m
Km 161 — Ponte sobre o Rio das Pedras, com.....	20,0 m
Km 170 — Ponte sobre o Rio das Mortes, com.....	20,0 m
Km 182 — Ponte sobre o Rio Cascavel, com.....	10,0 m
Km 197 — Ponte sobre o Rio Coutinho, com.....	60,0 m
Km 213 — Ponte sobre o Rio Campo Real, com.....	40,0 m
Km 219 — Pontilhão sobre o Rio Pai João, com.....	8,0 m
Km 335 — Ponte sobre o Rio Cantagalo, com.....	30,0 m
Km 274 — Ponte sobre o Rio Tapera, com.....	30,0 m
Km 292 — Ponte sobre o Rio Laranjeiras, com.....	15,0 m
Km 303 — Ponte sobre o Rio Xagu, com.....	12,0 m
Km 314 — Ponte sobre o Rio das Cobras, com.....	20,0 m
Km 335 — Pontilhão sobre o Rio Guarani, com.....	8,0 m

Total	538,5 m
-------------	---------

Em andamento :

Km 246 — Ponte sobre o Rio Cavernoso, com.....	81,0 m
Km 318 — Ponte sobre o Rio Pereira, com.....	20,0 m
Km 514 — Pontilhão sobre o Rio Ocoi, com.....	8,0 m

Total	109,0 m
-------------	---------

Superestrutura :

Concluídos	241,9 km
Não atacados.....	337,8 km
Revestimento com alvenaria poliédrica.....	21,8 km

Os trechos entre Ponta Grossa e Guarapuava e entre Guarapuava-Laranjeiras do Sul acham-se sob conserva; prosseguem os trabalhos de terraplenagem nos trechos Laranjeiras do Sul-Cascavel e Cascavel-Foz do Iguassú.

Para o corrente ano, acha-se prevista a pavimentação de 45 km de estradas com macadame betuminoso.

Em 1955, pela rodovia Ponta Grossa-Foz do Iguassú (mesmo inconclusa) transitaram cerca de 200.000 viaturas, das quais, um terço de viaturas de carga, que transportaram 12 milhões de tábuas de pinho, 141.000 m³ de toras diversas, 650 toneladas de cereais, 322.000 sacas de café, 207.000 sacas de manter, 300 toneladas de papel e papelão e 117.000 suínos.

É desnecessário salientar a importância desta grandiosa obra de nossa Engenharia Militar, assegurando ligação efetiva para a região futeira do Paraná, permitindo o desenvolvimento sócio-econômico da extensa e rica região a que está servindo.

É indispesável destacar a importância que a BR-35 representa para a economia do Estado do Paraná e, particularmente, para o sistema de vias de transporte da Zona Sul, pois é a única via terrestre existente no Estado do Paraná em condições de tráfego para o Oeste Paranaense, à qual se vêm reunir todas as estradas do Plano Rodoviário Estadual do Paraná.

Urge que se forneçam maiores recursos e, fixados êstes, não se os reduzam, para que, em breve prazo possamos ver essa rodovia concluída.

No Oeste Paranaense, dezenas de aglomerações coloniais, explorando a fera fecundidade do solo, tornaram a BR-35 a fonte de progresso da vasta região que constitui uma das maiores reservas econômicas do país.

CER/2

(São José do Rio Preto)

De passagem para Campo Grande, em viagem de inspeção a órgãos e unidades de engenharia sediadas na Zona Militar Centro, atendendo a convite do Coronel Chefe da Comissão, o Diretor de Engenharia teve oportunidade de visitar a sede da CER/2, em São José do Rio Preto, no Estado de São Paulo que é ponto de cruzamento da BR-14 — Belém-Livramento com a BR-33 — Santos-São Paulo-Campo Grande-Corumbá.

A Comissão de Estradas de Rodagem 2, com sede inicial em Barretos (SP), tem, atualmente, a seu cargo a construção dos trechos da BR-14 e da BR-31, em território paulista e mineiro ou, mais precisamente, entre São José do Rio Preto-Ponte Mendonça Lima-Frutal, na BR-14, (Estados de São Paulo e Minas Gerais) e Frutal-Canal de São Simão, na BR-31, no Estado de Minas Gerais, que se dirige para Cuiabá passando em Rio Verde, Jataí e Rondonópolis.

A situação dos trabalhos é a seguinte :

1. Rodovia Belém-São José do Rio Preto-Livramento (BR-14) :

Trecho : São José do Rio Preto (SP) — Ponte Mendonça Lima (SP) :

Esta estrada está sendo construída para condições técnicas de primeira classe, como parte da "Transbrasiliana" destinada a ligar o Norte com o Sul do país, passando pelo seu interior ou, mais precisamente, pelos seguintes pontos obrigados de passagem — Peixe (GO), Goiânia (GO), São José do Rio Preto (SP), Ourinhos (SP), Pôrto União (SC), Marcelino Ramos (RS), Cruz Alta (RS), Santa Maria (RS) e Rosário do Sul (RS).

A situação do trecho *São José do Rio Preto-Ponte Mendonça Lima* é a seguinte :

Terraplenagem :

Volume escavado até 30-IX-955.....	1.368.155 m ³
Volume a escavar.....	82.088 m ³
Volume previsto pelo projeto.....	1.450.243 m ³

Plataforma :

Construídos	59,7 km
Em andamento.....	0,9 km
Não atacados.....	1,8 km
Total	62,4 km

Superestrutura :

Concluídos	56,7 km
Não atacados.....	5,7 km

Obras de arte especiais (NB-6 Classe I) :

Concluídas :

Km 0 — Ponte Mendonça Lima (antes existente), com..	243,0 m
Km 14,85 — Ponte sobre o Rio Turvo, com.....	185,2 m
Km 41,38 — Ponte sobre o Córrego dos Castores, com.....	30,0 m
Km 47,95 — Ponte sobre o Córrego Talhado, com.....	30,0 m
Km 57,65 — Ponte sobre o Córrego Felicidade, com.....	30,0 m
Total	518,2 m

A construir :

Km 61,43 — Ponte sobre o Rio Preto, com.....	30,0 m
Km 61,66 — Passagem inferior na EF Araraquara.....	—

→ 2. Rodovia Vitória (ES) — Cuiabá (MT) (BR-31) :

Em Minas Gerais :

Trecho : Ponte Mendonça Lima-Frutal-Canal de São Simão (BR-14 e BR-31) :

Estrada inicialmente construída para condições técnicas de segunda classe (km 0 ao km 150), passou para condições técnicas de primeira classe a partir do km 150.

A sua situação atual é a seguinte :

Do km 0 ao km 306 :

Terraplenagem :

Escavado até 30-IX-955.....	1.019.572 m ³
Falta escavar.....	576.887 m ³
Total previsto pelo projeto.....	1.596.459 m ³

Plataforma :

Concluídos com acabamento	256,5 km
Em andamento	13,7 km
Não atacados	36,2 km

Superestrutura :

Concluídos	99,8 km
Não atacados	206, 6km

Obras de arte especiais (NB-6 — Classe I) :

Concluídas :

Km 147,0 — Ponte sobre o Rio Verde, com	30,0 m
Km 220,0 — Ponte sobre o Córrego Marimbondo, com	15,0 m
Km 306,0 — Ponte sobre o Canal de São Simão (antes existente)	139,0 m
Total	184,0 m

Em andamento :

Km 300,0 — Ponte sobre o Ribeiro dos Patos, com	58,5 m
---	--------

A construir :

Km 306,4 — Ponte sobre o Canal São Simão, com	140,0 m
---	---------

A ponte "Mendonça Lima" é o km 0 (km zero) para ambos os trechos das rodovias a cargo da CER/2

O escritório da Comissão está bem organizado, dispondo de cartas, plantas e gráficos, de modo a se ter uma impressão geral do conjunto e um conhecimento pormenorizado do andamento dos diversos trabalhos e serviços.

Para quem percorre os trechos a cargo da CER/2, a impressão sobre o andamento dos trabalhos é excelente. A Comissão, sob a direção de chefes capazes e dispondo de oficiais técnicos eficientes e dedicados, muito tem produzido.

CER/3

(Jardim — MT)

Durante a sua estada em Aquidauana o Diretor de Engenharia teve oportunidade de percorrer trechos da estrada MT-32 — Aquidauana-Nioaque-Jardim, atendendo a convite do Coronel Chefe da CER/3, com sede em Jardim (MT).

A Comissão de Estradas de Rodagem/3, instalada a 1 de abril de 1945, é a sucessora do antigo 4º Batalhão Rodoviário, que foi extinto nesse ano, sendo transferido para a mesma os encargos daquela unidade. O 4º Batalhão Rodoviário sucedera ao 4º Batalhão de Sapadores que, por sua vez, se originara do antigo 6º Batalhão de Engenharia, com sede em Aquidauana.

Jardim, em 1939, quando lá acantonou o 4º Batalhão Rodoviário nada dispunha; era apenas a "Fazenda Jardim". Durante a fase de instalação do aquartelamento ergueram-se o redor centenas de "ranchos" de "pau a pique", que, hoje transformados, passaram a ornamentar uma bonita e

próspera cidade. A presença de uma unidade do Exército foi fator decisivo de progresso. A CER/3 contou, no ano de 1955, com uma verba de 35 milhões de cruzeiros.

A Comissão de Estradas de Rodagem 3, tem a seu cargo, a construção e conservação das seguintes estradas :

a)	MT-32 — Aquidauana-Jardim	188 km
b)	MT-2 — Jardim-Bela Vista	57 km
c)	BR-34 — Jardim-Pôrto Murtinho	218 km
Total		455 km

A situação dos trabalhos é a seguinte :

1. *Trecho Aquidauana-Nioaque-Jardim (MT-32):*

a) Estudos :

Trabalhos de campo e de escritório	140 km
Projetos do km 122 ao 140	18 km

b) Construção :

Terraplenagem :

Concluídos	127,7 km
Em andamento	10,0 km
Não atacados	10,0 km

c) Obras de arte especiais :

Km 138 — Ponte sobre o Rio Miranda (construída em 1937), com	76,6 m
--	--------

A construir :

Km 0 — Ponte sobre o Rio Aquidauana, com	100,0 m
Km 87 — Ponte sobre o Rio Nioaque, com	80,0 m

d) Conservação :

Todo o trecho concluído está entregue a uma conservação permanente, manual e mecânica, tendo em vista o revestimento primário existente. A situação desse trecho é excelente, consoante tivemos oportunidade de verificar pessoalmente, com características acima das necessárias e mais que suficientes ao baixo tráfego dessa rodovia. O percurso de 180 km entre Aquidauana e Jardim é feito em pouco mais de duas horas.

2. *Trecho Jardim-Bela Vista (MT-2) :*

Este trecho está em boas condições de tráfego. Turmas volantes são mantidas para os serviços normais de manutenção do tráfego, com recuperação imediata dos trechos porventura danificados pela chuva.

Nessa estrada, em 1941, foram construídas duas pontes :

Km 72 — Sobre o Córrego Tiby, com	18,0 m
Km 86 — Sobre o Córrego Machorra, com	18,0 m

Pela sua importância e interesse econômico, o trecho Aquidauana-Jardim (MT-32) passará a constituir a futura BR-74 do Plano Geral de Viação Nacional, cujo projeto está, há anos em tramitação no Congresso Nacional.

3. Trecho Jardim-Pôrto Murtinho (BR-34) :

Esse trecho faz parte da Rodovia BR-34 São Paulo-Ourinhos-Pôrto Epitácio-Pôrto XV de Novembro-Rio Brilhante-Maracajú-Jardim-Pôrto Murtinho, que atravessa o Paraná em Pôrto Epitácio-Pôrto XV de Novembro.

A CER/5 conseguiu recuperar o trecho do Pantanal (48 km), com o objetivo de colocá-lo a coberto das interrupções até então ocorrentes nos meses de chuva. Foi feito o encascalhamento dos trechos críticos, além da elevação do "grade".

Frisou o Cel. Chefe da CER/3 que só quem antes teve a "feliz" oportunidade de realizar a "aventura" da viagem Jardim-Pôrto Murtinho em quatro a cinco dias, pode aquilatar o significado da travessia de 48 km, atualmente feita em uma hora apenas, em qualquer época do ano.

Foram executados nesse trecho, 11 km de pista sobre um atérro de 0,80 m de altura, e com 8 boeiros de 60 cm para drenagem. Faltam, ainda, 3 km difíceis e 6 km mais leves para dar um tráfego absolutamente seguro por sobre os terrenos do Pantanal.

Quanto a obras de arte especiais no trecho — Jardim-Murtinho a situação é a seguinte :

Construídas :

	Vão
Km 4 — Ponte Cachoeirinha (1944), com.....	60,0 m
Km 26 — Ponte sobre o Rio Verde (1943), com.....	84,0 m
Km 92 — Ponte sobre o Rio Perdido (1944), com.....	48,0 m
 Total	 192,0 m

Não atacadas :

Km 115 — Ponte sobre o Rio Tereré, com.....	23,6 m
Km 149 — Ponte sobre o Rio São Lourenço, com.....	—
Km 151 — Ponte sobre o Rio Funil, com.....	—
Km 157 — Ponte sobre o Rio São Paulo, com.....	—
Km 167 — Ponte sobre o Córrego Cabrito, com.....	—
Km 176 — Ponte sobre o Córrego Capivara, com.....	—

4. Trecho Jardim-Maracajú (BR-34) :

Para 1956 a CER/3 recebeu uma nova incumbência, a de abrir nova frente na direção de Pôrto XV de Novembro, para permitir o tráfego seguro entre Jardim-Maracajú (110 km), de modo a permitir a rocade de dois importantes eixos.

Os estudos de novo traçado entre Jardim e Maracajú estão em andamento, tendo sido efetuados reconhecimentos aerofotogramétricos para escolha da diretriz. Após definida esta, prosseguirão os estudos referentes à exploração e execução do projeto. Há interesse para que os trabalhos prossigam na direção de Pôrto Epitácio.

Do que foi dado observar pelo Diretor de Engenharia, a impressão foi excelente, pois a CER/3 dispõe de um escritório bem organizado, com cartas, plantas e gráficos do andamento, permitindo uma visão de conjunto e, bem assim, uma impressão em minúcias de cada uma das seções em atividade, com um chefe dedicado e crente na sua elevada missão de assegurar o tráfego, em qualquer tempo, de 575 km de estradas de primeira classe, em região desprovida de recursos adequados.

CER/5

A CER/5, com sede em Cuiabá, tem a seu cargo o trecho Cuiabá-Rosário Oeste-Diamantina-Pôrto Velho, da BR-29-Rodovia General Rondon.

A BR-29, prevista no Plano Rodoviário Nacional, com 2.964 km, objetiva ligar a Capital de Mato Grosso ao Peru, passando por Pôrto Velho, Rio Branco, Sena Madureira e Cruzeiro do Sul, localidades situadas no Território do Acre.

O traçado da rodovia pode ser dividido em sete trechos, dos quais, quatro, já têm suas extensões definidas.

Cuiabá-Rosário Oeste.....	122 km
Rosário Oeste-Diamantino.....	86 km
Diamantino-Utiariti	416 km
Utiariti-Vilhena	140 km
Vilhena-Pôrto Velho.....	—
Pôrto Velho-Rio Branco.....	—
Rio Branco-Cruzeiro do Sul.....	—

Dos trechos acima, no momento, já se encontra em tráfego o de Cuiabá-Rosário Oeste e poucos quilômetros além na direção de Diamantino, ou sejam 147 km.

Daí em diante, até Vilhena, a BR-29 não passa de um caminho carroçável.

A situação dos trabalhos, a cargo da CER/5, é a seguinte :

Estudos realizados :

1 — Reconhecimento	267,5 km
2 — Exploração	100,0 km
3 — Locação	30,0 km

Construção :

I — Infraestrutura :

Concluídos	147,1 km
Em andamento.....	4,3 km

Obras de arte especiais :

Concluídas :

Sôbre o Arrôio Mato Grande, com.....	5,0 m
Sôbre o Arrôio Padeiro, com.....	8,0 m
Sôbre o Córrego Maciel, com.....	5,0 m
Sôbre o Ribeiro Cocal, com.....	7,0 m
Sôbre o Arrôio Paratudo, com.....	5,0 m
Sôbre o Córrego Guanandy, com.....	5,0 m
Sôbre o Ribeirão Carandá, com.....	5,0 m
Sôbre o Ribeirão Traíra, com.....	5,0 m
Sôbre o Ribeirão Monjolo, com.....	5,0 m
Sôbre o Ribeirão Grande, com.....	15,0 m
Sôbre o Ribeirão Chiqueirinho, com.....	15,0 m
Total	40,0 m

Em andamento :

Ponte sobre o Rio Pari, com.....	35,0 m
Ponte sobre o Rio Esmeril, com.....	30,0 m
Ponte sobre o Ribeirão Chiqueirão, com.....	20,0 m
Ponte sobre o Ribeirão Cotia, com.....	10,0 m
Pontilhão sobre o Córrego do Saco, com.....	5,0 m
Total	100,0 m

Não atacadas :

Rio Espinheiro, com.....	35,0 m
Arrôio Ferrugem, com.....	12,0 m
Rio Jangada, com.....	35,0 m
Ribeirão Custódio, com.....	10,0 m
Ribeirão Poço Rico, com.....	10,0 m
Ribeirão dos Nobres, com.....	40,0 m
Total	152,0 m

Quando estiver concluída a construção da BR-29, entre Cuiabá e Pôrto Velho (Rondônia), juntamente com a BR-30, entre Cuiabá-Poconé-Cáceres-Mato Grosso (antiga Villa Bella), e as demais estradas do Plano Rodoviário do Estado, a capital de Mato Grosso ficará ligada à Rondônia (antigo Território do Guaporé), ao Acre e ao Oeste do Estado. Dessa maneira, através a BR-31, ter-se-á vinculada a região de cabeceiras da vertente direita do Amazonas, ao Centro e Leste do país.

CEO/5

(Lorena)

Foram de natureza variada os trabalhos realizados em 1955 pela CEO/5, cumprindo salientar os seguintes :

Estudos e projetos diversos ;

Terraplenagem no trecho Cel. Barreiros-Lorena ;

Pavimentação nos trechos : Itajubá-Santo Antônio, Serra da Mantiqueira e Cel. Barreiros-Raiz da Serra ;

Trabalhos de construção e conservação no trecho do Rio Paraíba.

1. *Estudos e projetos diversos :*

Neste título merecem ser destacados os trabalhos de exploração de um traçado entre o Alto da Serra da Mantiqueira e Santo Antônio pelo vale do Rio Santo Antônio, com o objetivo de verificar da conveniência e da oportunidade da substituição do trecho atual entre os km 10 e km 47,5, a partir de Itajubá, face ao provável encurtamento de 11 km, em relação à extensão atual de 37,5 km, com um ponderável melhoramento das condições técnicas em planta e perfil.

2. *Terraplenagem no trecho Cel. Barreiros-Lorena :*

Os trabalhos de terraplenagem desse trecho visaram a preparação da plataforma de construção nova a realizar entre Cel. Barreiros e a Rodovia Presidente Dutra.

A situação atual dos trabalhos em 31 de dezembro de 1955 era a seguinte :

Terraplenagem :

Volume de escavação.....	512,925 m ³
Concluídos	79,4 km
Não atacados.....	2,0 km
Soma	81,4 km

Obras de arte especiais :

Concluídas :

Km 14,63 — Ponte sobre o Rio Sapucaí, com.....	33,0 m
Km 25,76 — Pontilhão sobre o Rio Comprido (reforçamento), com.....	7,0 m
Km 27,40 — Pontilhão sobre o Rio Lageado, com.....	7,0 m
Km 31,40 — Rio Bicas (reforma), com.....	14,0 m
Km 65,71 — Ponte sobre o Rio Piquete, com.....	15,0 m
Km 76,00 — Ponte sobre o Rio Paraíba, com.....	143,2 m
Total	219,2 m

Não atacadas :

Km 70,08 — Ponte do Rio Branco, com.....	13,0 m
Km 81,42 — Viaduto sobre a BR-2, com.....	25,0 m
Total	38,0 m

Superestrutura :

Concluídos :

— em macadame betuminoso.....	10,3 km
— em alvenaria poliédrica.....	30,7 km
— em macadame cimentado	1,0 km
— em macadame simples e empedregulhamento.....	6,6 km
— em macadame betuminoso sobre base de alvenaria poliédrica existente.....	12,5 km
— em concreto betuminoso.....	8,3 km
— com tratamento superficial simples betuminoso.....	0,5 km
Soma	69,9 km
Não atacados.....	11,5 km
Total	81,4 km

Foram concluídos os trabalhos de campo dos estudos da variante Santo Antonio-Alto da Serra.

3. Pavimentação :

Os trabalhos de pavimentação, juntamente com os de terraplenagem e os de construção da ponte sobre o Rio Paraíba, constituiram o grosso das atividades desta Comissão durante o ano findo.

Os serviços de pavimentação vêm obedecendo a três tipos: macadame asfáltico sobre base antiga de calçamento de pedra irregular, pavimentação de concreto asfáltico de usina sobre base de macadame hidráulico e revestimento de macadame asfáltico sobre base de solo sílico-argiloso. A ocorrência desses três tipos vem tendo lugar, respectivamente, nos trechos Itajubá-Santo Antonio, Serra da Mantiqueira e Cel. Barreiros-Piquete-Raiz da Serra.

Trecho da Serra da Mantiqueira — Revestimento de concreto asfáltico de usina, de 5 cm de espessura mínima e base de macadame hidráulico sobre sub-base antiga empedrada — 8,3 km.

Trecho Cel. Barreiros-Raiz da Serra — Revestimento de macadame betuminoso de penetração sobre base antiga, previamente regularizada e reforçada com utilização de material sílico-argiloso e macadame hidráulico — 5,56 km.

Trecho Itajubá-Santo Antonio — Revestimento de macadame betuminoso de penetração sobre calçamento antigo de "alvenaria poliedrica" — 6,8 km.

No trecho da Serra da Mantiqueira estão sendo ultimados os trabalhos de preparo da base de macadame hidráulico e de concreto asfáltico na extensão de 8 km.

4. Trabalhos de reconstrução e conservação :

Entre os trabalhos de reconstrução cumpre destacar o da reconstrução e ampliação da antiga ponte sobre o Rio Comprido. Estreita e mal situada em relação ao alinhamento e ao perfil do traçado, ela foi alargada, de modo a possuir as características das pontes de primeira classe e ficou devidamente alinhada e nivelada. Nesses trabalhos (de alinhamento e nivelamento) foram utilizados aparelhos de força que permitiram elevar e deslocar a estrutura antiga, após o que, foi moldada a estrutura de acréscimo.

Das obras antigas existentes na Rodovia Lorena-Itajubá, resta ainda reconstruir e ampliar a ponte do Rio Micas, cujos trabalhos estão em andamento.

Os trabalhos de conservação abrangeram os 70 km entre Itajubá e Cel. Barreiros e tiveram caráter de rotina: manutenção de pista, remoção de barreiras, pequenas obras de drenagem e de consolidação de cortes e aterros. Entre Cel. Barreiros e o Alto da Serra, a pavimentação antiga foi alvo de substancial melhoramento com a adição de uma camada de material sílico-argiloso numa superfície de aproximadamente 32.000 metros.

5. Construção da ponte sobre o Rio Paraíba :

Para a construção da ponte de 143 m de vão sobre o Rio Paraíba foram preparadas 35 vigas de concreto, pretendido. A ponte importou no custo total de Cr\$ 5.395.000,00.

No 1º trimestre de 1954, tiveram lugar as providências preliminares para a execução dessa obra. Os trabalhos propriamente de construção tiveram início no 2º trimestre de 1954. Ao mesmo tempo que se procedia à concretagem das fundações e dos pórticos de apoio, as vigas principais eram moldadas na margem.

Ao fim do 3º trimestre, todo o vigamento estava em condições de ser transportado e as fundações e pórticos de apoio estavam prontos para receber o vigamento.

No 4º trimestre, com a conclusão da montagem da ponte provisória (de painéis metálicos), teve lugar o transporte das vigas principais para os apoios definitivos. Assim, vão por vão, colocado o vigamento res-

pectivo, foi completada a concretagem da lage e das transversinas. Com a protensão dessas partes, o estrado que constitua a superestrutura ficou em condições de receber o resto da carga permanente (chapa de roamento, passeios e balaustrada) e permitir a circulação das cargas móveis. Grande parte dessa fase final foi realizada inda em 1955.

É preciso que não se reduzam, nem faltem, os recursos necessários à conclusão das estradas a cargo das CER pois, quanto mais se adiar a sua terminação, tanto mais onerosa elas resultarão, com os encargos de manutenção, conservação e maior incidência de despesas de administração.

Entretanto, se recursos suficientes permitirem levar a bom termo as obras em um período muito menor, além do menor custo do investimento, resultará uma economia desde logo apreciável nos transportes que utilizam as rodovias em aprêço, pelo aproveitamento do melhoramento já realizado e as consequentes economias com o consumo de gasolina e a maior duração dos meios de transporte que, para um caminhão em via simplesmente revestida é de 3 anos e de 8 anos em rodovia pavimentada.

Tais fatos não podem e não devem ser desprezados pelos órgãos incumbidos de atender à distribuição e aplicação da receita pública, para que o sentido econômico, do mais rápido aproveitamento das obras públicas seja considerado nos devidos termos.

**"FONTE" EMPRÉSA COMERCIAL E INDUSTRIAL
DE MATÉRIAS-PRIMAS S. A.**

Telegrams: "SOURCE" — Caixa Postal 1513

RUA DO CARMO 6-7º ANDAR

TELEFONES 42-8564, 42-5995 E 42-7445

RIO DE JANEIRO

CONSIDERAÇÕES SÔBRE A NECESSIDADE DE DIRIGIRMOS A FORMAÇÃO DA MENTALIDADE DE NOSSOS JOVENS

Cap. JOÃO MANOEL SIMCH BROCHADO

No soldado, a mentalidade militar é o estado psicológico positivo que advém da convicção

1 — O PROBLEMA

O contacto com nossos jovens profissionais proporciona sempre alguma oportunidade de observação.

Julguei interessante publicá-las movido pela injustificável presunção de auxiliar o Exército na obtenção de quadros mais sólidos e que pudessem suportar o fluxo de ardores, paixões e interesses alheios a si, assegurando a criação e a manutenção da eficiência.

Quando um grupo de homens é reunido para realizar um objetivo, é mister que cada componente seja dotado de interesse pela coisa a ser realizada. A eficiência no trabalho em grupo, não surgirá sómente do cumprimento frio de regulamentos e normas. O que a fará surgir será o ardor, a vontade de executar e a crença no objetivo.

Os regulamentos e normas estabelecem limites de atribuições, diretrizes e orientação técnica.

O interesse de cada indivíduo será a força da coesão que, unindo-os, transformará o grupo em algo vivo, capaz de empreender o que deseja.

Este estado psicológico positivo, tão necessário a cada elemento de uma corporação, é o que maior atenção deve merecer de nossa parte.

O Exército exige mais do profissional do que a simples proporção entre seu trabalho e sua remuneração: exige desprendimento que o obriga a separar esforço, do dinhei-

ro que o paga; exige sentimento humanitário de preocupação com o homem, com o grupo e com a Nação e a colocação d'este sentimento acima do bem estar do próprio profissional.

Nesta profissão, a falta de mentalidade adequada será catastrófica.

O pouco cuidado neste setor minará um dos principais fundamentos da nossa organização.

A solução, forçosamente, terá de ser procurada em nossas escolas de formação de oficiais. No nascedouro das coisas boas ou más que se propagam, epidêmicamente, através do jovem oficial orientador e educador.

2 — ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SÔBRE O PROBLEMA

A presença de um aspirante sempre nos é grata pela inspiração que nos empresta e reflexões que nos sugere.

É um jovem no limiar da carreira que escolheu; na fronteira das considerações teóricas com a vida profissional. Um jovem cujos pensamentos puros, idealistas, entusiasmados, ainda não foram enrijecidos pela ação da experiência e por isso o que ele vê e pensa é a poesia da profissão.

É um poeta cujo entusiasmo vibrante e ingênuo constitui o nosso maior patrimônio.

Ama todos os problemas porque pretende solucioná-los. Acredita na utilidade de seu trabalho e no valor

social de sua missão. Orgulha-se dela. Orgulha-se de si. Sente-se invejado.

Este é o aspirante.

Este deve ser o aspirante.

O Exército pobre que o recebe, enriquece com sua presença.

O contacto com élé permite-nos sempre avaliar nossas possibilidades futuras e não muito remotas; homem que dentro em pouco será chefe e cuja esfera de ação rapidamente se ampliará assamborcando a forja e a orientação direta de todos os soldados e graduados do Exército.

Quais os cuidados que devemos ter para formá-lo a fim de que o quadro de sua presença não seja outro?

Jovem sem entusiasmo será um eunuco no seio de sua classe.

Na formação de um oficial deve haver perfeita harmonia entre a criação de sua mentalidade e aprendizagem de sua profissão.

Colocar a eficiência técnica militar dentro de uma mentalidade civil, embora esta possa absorvê-la, é criar um deslocado.

Nas escolas devemos ter como primeiro e principal objetivo, a formação de uma mentalidade certa, adequada. Sobre ela será mais fácil acrescentarmos os conhecimentos exigidos para o exercício da profissão.

É grande a responsabilidade dos oficiais instrutores aos quais é atribuída a formação da mentalidade militar dos jovens candidatos ao oficialato; ela só estará bem formada quando estes jovens tiverem convicção de tudo.

Seus mestres deverão ser os filósofos da profissão: a procura do significado de tudo o que lhes disser respeito deverá ser empreendido a fim de sedimentar a convicção do próprio valor, da própria utilidade social.

Necessitamos de filósofos em nossas escolas para que nada fique sem justificação e o futuro oficial possa ser um soldado convicto.

Comparemos a profissão militar a uma armadura que deverá ser usada por estes jovens durante sua vida: elas deverão crer na sua utilidade e concluir que sua forma

está adequada àquela utilidade. Só assim poderão, futuramente, envergá-la com o devido garbo e eficiência.

Uma vez convictos, adaptar-se-ão aos incômodos iniciais, que seriam insuportáveis aos céticos, forçarão as machucaduras até transformá-las em calos capazes de resistir aos embates de épocas tumultuosas.

Culpemos as nossas escolas se nos sentirmos sem comodidade dentro das nossas armaduras ou se resolvemos despi-la ao vê-la mal usada e mal interpretada noutrem.

A vocação profissional que existe no aluno e no cadete é um estado positivo inicial, uma atração sem a consistência de uma mentalidade. É necessário aproveitá-la, explorá-la, desenvolvê-la a fim de que se transforme em algo definitivo e capaz de suportar influências estranhas sem tombar.

Só assim lhes será possível encarar mais a profissão, isto é, um quadro de deveres, de objetivos coletivos e interesses gerais sobre o qual se propuseram viver, e menos a carreira, na acepção de uma sequência de sucessos individuais e independentes de razões coletivas.

A falta de mentalidade acarretará o paulatino afastamento da profissão.

Afastamento ativo, se o jovem procura, voluntária ou inconscientemente, algo adequado, harmônico com suas ideias. Afastamento passivo se reduz sua profissão aos vencimentos do fim do mês e às horas obrigatórias de caserna.

Os orientadores devem fazê-los compreender que o oficial deve ser um homem esclarecido porque será um homem armado. A nação não poderá entregar armas a quem não souber distinguir seus superiores interesses.

Mas nunca o jovem, enraizado com sua própria cultura, deve julgar-se inadequado à faina diária do quartel; então, na tentativa de alcançar "algo digno" de si, se afastaria daquilo para o qual tentou ser formado.

A cultura deve aproximá-lo da profissão. Se o afasta, foi mal formado. Está deslocado. Não tem

mentalidade adequada. Sofre dentro de sua armadura.

Pisar no chão áspero das estradas com a firmeza do desbravador e pisar nos tapetes dos palácios com a segurança do diplomata é o que exige a profissão que os cadetes de nossas escolas escolheram.

Formemô-los para isto, pois.

Conhecendo os problemas nacionais, o aspirante a oficial não pode deixar de se preocupar com a limpeza das dependências de sua sub-unidade, por achar esta preocupação inadequada.

Por outro lado, o desleixo intelectual com a consequente falta de compreensão e interesse, o tornará mediocre.

O trabalho das escolas é formar o soldado esclarecido e convicto e isto só será realizável se colocarem a cultura profissional dentro da mentalidade adequada.

A criação desta mentalidade no seio de nossos jovens alunos e cadetes constitui nosso grande problema.

É a criação do alicerce da Instituição.

Merece ser atacado imediatamente.

3 — UMA SUGESTÃO

Para a realização deste trabalho há necessidade de uma equipe de homens, os melhores do Exército, escolhidos criteriosamente.

Sobre o tenente instrutor repousa responsabilidade de formar o fundamento de organização na criação de uma mentalidade adequada em cada aspirante.

Devemos encarar com mais seriedade esta escolha, embora tenhamos que empregar mais trabalho e gastar um pouco mais de dinheiro.

Dinheiro e trabalho estariam muitas vezes justificados pela presença de um aspirante convicto.

A formação de uma mentalidade não se processará em horários determinados. A ação contínua, o exemplo permanente, o esclarecimento oportuno, a crítica imediata à ação, a observação constante e a justificação exigida por um jovem em formação, são coisas para serem realizadas por super-oficiais.

Estes é que deverão ser procurados.

Como ?

a) Os instrutores das escolas de formação de oficiais devem ser rigorosamente escolhidos por uma comissão permanente e para isto capacitada ;

b) O processo de escolha deve ser dinâmico, isto é, o candidato é examinado pela comissão onde estiver servindo ;

c) Entre outras qualidades, deve apresentar inteligência, convicção, forte personalidade e capacidade de comando ;

d) A escolha deverá ser no âmbito total e o Exército dará todas as vantagens a fim de evitar a recusa por parte do escolhido (transporte rápido que inclua a família, casa, etc.).

Quantos bons instrutores deixaram de colaborar nesta magna tarefa por enfrentarem dificuldades incompreensíveis num Exército organizado ?

Quantos ótimos exemplos deixaram de ser aproveitados nas nossas escolas, por estarem longe ? e a preferência dada a mediocres, por estarem perto ?

CASA SÃO SEBASTIÃO

Instalações de Água, Luz e Gás — Conserta-se Fogões a Gás, Aquecedores, Ferros Elétricos e Faz-se Antenas

MATERIAL ELÉTRICO HYDRAULICO EM GERAL

Encarrega-se de todo serviço pertencente ao ramo

J. Branquinho & Irmão Ltda.

AVENIDA ENGENHEIRO RICHARD, 52-B — TEL.: 38-0205 — GRAJAU

"A DEFESA NACIONAL" recomenda a seus leitores, pela excelência dos seus produtos que podem oferecer e pela aprimorada organização com que se apresentam, além das anunciadas noutros locais desta Revista, mais as seguintes Casas ou Firmas:

COMPANHIA AGRICOLA INDUSTRIAL MAGALHAES — Praça Pio X, 98-7º — S-704 — Rio de Janeiro.

FÁBRICA DE CAIXAS DE FERRO PARA ELETRICIDADE — H. MONKEN & CIA. LTDA. — Rua Bráulio Cordeiro, 563 — Rio de Janeiro.

CIA. HARKSON INDUSTRIAL E COMÉRCIO KIBON — Rua Visconde de Niterói, 1.364 — Rio de Janeiro.

CASA BALNEÁRIO — Laticínios, Cereais, Doces, Conservas, Massas, Biscoitos e Cereais finos — Rua Gerson Ferreira, n. 191-B — Ramos Rio de Janeiro.

E.R. SCHEID — Papelaria, Tipografia, Carimbos de Borracha e Material de Desenho — Fornecedor dos Ministérios Militares — Av. Presidente Vargas, 529-s/1211 — Tel.: 23-4830.

PNEUS GENERAL S. A. — Matriz: Rio, Av. Presidente Wilson, 165, 9º andar — Tel. 42-4092 — Filiais: Rio, Av. Brasil, 555 — Telefone 28-4135 — São Paulo: Rua Bento Freitas, 146-150 — Telefone 34-4699 — Curitiba: Av. 7 de Setembro, 1927-1941 — Distribuidores: Belo Horizonte — Pneumasa — Pneus, Máquinas e Acessórios S. A. — Av. Olegário Maciel, 484 — Tel. 2-4731 — Pôrto Alegre: Cronwood S. A. — Rua Garibaldi, 664 — Tel. 6150 — Salvador: Simtral — Sociedade Importadora de Máquinas, Tratores e Acessórios Ltda. — Av. Frederico Pontes, 120 — Tel. 6014 — Caixa Postal 720 — Agentes Depositários — Recife: Denis Paredes & Cia. — Av. Guararapes, 154, 5º andar — Tels. 6985 e 7875 — Caixa Postal 469.

SOARES PORTELLA & MAGALHÃES LTDA. — Apetrechos para laboratórios etc. — Rua Dr. Nunes n. 220 — Tel. 30-0155 — Pedro Ernesto — antiga Olaria.

GINÁSIO BRASIL — Rua São Clemente n. 295 — Tel. 46-9208 — Botafogo.

GINÁSIO JOSÉ BONIFÁCIO — Jardim de Infância — Primário — Admissão Ginasial — Instituto de Educação — Pedro II — Carmela Dutra e Colégio Militar — Rua Bambina n. 146 — Tel. 26-4224 — Botafogo.

OFICINA TÉCNICA DE RADIADORES LTDA. — Reformas, limpezas e remodelagens de radiadores em geral — Rua Dona Isabel, 71 C e D (Praça das Nações — Bonsucesso) — Tel. 30-6842.

LABORATÓRIO TÉCNICO DENTÁRIO CASTRO — (Ed. Rio Branco) — Avenida Rio Branco, 257, Salas 911-912 — Alberto Castro — Rio de Janeiro — Telefones 52-0569, 52-7425 e 42-2598.

FÁBRICA DE SACOS DE PAPEL — Artigos escolares e para escritórios — Papéis em geral — Barbantes — Caixa Postal n. 4538 — End. teleg. "JOMECRÍ" — Jorge, Mendes & Cia. — Fábrica: Rua 29 de Julho, 220 — Depósito: Rua Flávia Farnese, 120 — Escritório e loja: Praça 11 de Junho, 203-A — Tel. 52-2094 — Rio de Janeiro.

LATICÍNIO CRISTAL — M. Pereira Corona & Cia. — Rua São Francisco Xavier, 176 — Tel. 28-2616 — Distrito Federal.

GRÁFICA ARTECOR LTDA. — Tricomias — Policromias — Rua Flack n. 138 — Tel. 29-5689 — Rio de Janeiro.

RÁDIO TÉCNICA ATLAS — F. Perroni — Acessórios para rádios — Travessa Rodrigues Marques, 127, Bangu — Tel. 448 — Rio de Janeiro.

A METALÚRGICA FEDERAL — Fundição de Metal e Bronze — Rua Alfredo Dolabela Portela n. 89 — Tel. 43-2010 — Rio de Janeiro.

"DILAMI" DISTRIBUIDORA NACIONAL DE LAMINADOS S. A. — End. tel. "Dilaminos" — Rua Camerino n. 87 — Tel. 52-2174 — Rio de Janeiro.

SOCIEDADE ARMAZENADORA E COMERCIAL ATLÂNTICO LTDA. — **TRANSPORTES URBANOS** — Armazéns de mercadorias em geral — Rua Santana n. 21 — Tel. 43-2768 — Rio de Janeiro.

MACHADO CARNEIRO S. A. INDÚSTRIA E COMÉRCIO — Madeiras e Materiais de Construção — Cereais — Xarque — Manteiga — Produtos químicos — Rua do Acre n. 90, 7º — Tel. 43-2482 — Rio de Janeiro.

FÁBRICA DE CALÇADOS CORCOVADO — Indústria brasileira — Del-fim, Madeira & Cia. Ltda. — Rua Antunes Maciel n. 81 — Telefone 28-3706 — Rio de Janeiro.

ARTHUR VIANA CIA. DE MATERIAIS AGRÍCOLAS — Adubos e Produtos para lavoura — Telhas "Ondalit" — Avenida Graça Aranha n. 226 — Salas 1113 e 1117 — Caixa Postal 3572 — End. tel. "Satrile" — Fones: 22-2531 e 42-7848 — Distrito Federal.

"SEISA" EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO — Máquinas e Motores — Rua dos Inválidos, 194 — Rio de Janeiro.

JORGE MAENDES & CIA. — Papelaria em geral — Praça 11 de Julho, 203-A-loja — Rio de Janeiro.

NOTRE DAME DE PARIS — Modas e Tecidos em Geral — Largo de São Francisco, 18 — Rio de Janeiro.

"ATLAS COMERCIAL" EQUIPAMENTOS E MATERIAIS LTDA. — Escritório: Av. Almirante Barroso, 72-13º And. — Tel.: 22-9981 — Rio de Janeiro.

- LABORATÓRIO J. AUBRYL LTDA.** — Rua Prudente de Moraes, 1.420 — Ipanema — Rio de Janeiro.
- GUSTAVO VEIGA & CIA.** — Rua dos Andradas, 72-Loja — Rio de Janeiro.
- IMPORTADORA UNIVERSAL LTDA.** — Rua Sacadura Cabral, 55 — Rio de Janeiro.
- HOTEL EXCELSIO** — Av. N.S. de Copacabana, 1.800 — Rio de Janeiro.
- S/A MARTINELLI** — Av. Rio Branco, 26-B — Loja — Rio de Janeiro.
- FÁBRICA DE BEBIDAS DAMIERI** — Rua Senador Alencar, 143 — Rio de Janeiro.
- LABORATÓRIOS DOCTA-FADIS LTDA.** — Rua Maxwell, 452 — Rio de Janeiro.
- O INÍCIO DO LAR** — Móveis em geral — Rua Ibiapina, 319 — Rio de Janeiro — Distrito Federal.
- REFINARIA PIEDADE S/A** — Rua Assis Carneiro, 80 — Rio de Janeiro — Distrito Federal.
- “MAGALHÃES SUCUPIRA & CIA. LTDA.”** — Tecidos, Fardamentos, Esportes e Campanha — Rua São Bento, n. 7 — Telefones 23-4016 e 23-6216 — Caixa Postal — 1966 — Rio de Janeiro.
- “FERRAGENS SÃO PEDRO LTDA.”** — Importadores — Ferragens, Ferramentas, Tintas, Oficinas especializadas na execução de qualquer tipo de chaves e consertos de fechaduras “Yale”, tipo “Yale” e para automóveis — Av. Presidente Vargas, 710 — Rio de Janeiro.
- “MAGALHÃES SUCUPIRA & CIA. LTDA.”** — Tecidos, Fardamentos, Esportes e Campanha — Rua São Bento n. 7 — Telefones: 23-4016 e 23-6216 — Caixa Postal: 1966 — Rio de Janeiro.
- HELIOGAS S/A COMÉRCIO E INDÚSTRIA** — Escritório: Av. Graça Aranha, 19-11º and. — Tels.: 42-2717 e 42-1447 — Pedidos de Gás, pelos Tels.: 42-1867 e 42-3568 — Depósito: Rua Viúva Cláudio, 215 — Jacarézinho — Tel.: 29-2616 — Rio de Janeiro — Brasil.
- COMPANHIA FARMACÉUTICA BRASILEIRA** — Vicente Amato So- brinho — Matriz: São Paulo — Filial: Rua Senador Dantas n. 48 — Rio de Janeiro — Tels. : 42-0335 e 42-1316.
- ALBERTO GUEDES DA SILVA** — Fábrica de pratarias — Artefatos de jacarandá com aplicações em prata — Rua Professora Ester de Melo, 78 — Benfica — Tel.: 48-3156 — End. Teleg. “Praguedes” — Rio - - Patente de Registro 108.446 — Importação — Exportação.
- CASA SANTO ANTONIO** — Cardoso, Matos & Cia. Ltda. — Rua Dr. Oliveira Botelho, 1700 — Tel. : 5961 (Em frente à Estação da Maricá) — Neves — São Gonçalo — E. do Rio — Filial: Rua Conceição, 183 — Niterói — Estado do Rio .
- REMINGTON RAND DO BRASIL S.A. (CASA PRATT)** — Máquinas de escrever, Máquinas de calcular, Máquinas tabuladoras. Arquivos e Fichários — Rua Buenos Aires, 283 — Rio de Janeiro.
- CORRETOR DE FUNDOS PÚBLICOS — IRMÃOS LIPS DA CRUZ** — Rua da Candelária, 9-4º, S/401 a 403 — Tel.: 23-1001 — Enderéço Telegráfico “Gelips e Stock”.
- CERVEJARIA MAURIN** — Rua Barão Iguatemi, 405 — Tel.: 28-2706 — Rio de Janeiro.

CHINDLER, ADLER & CIA. "CHEVROLET" — Filial de Copacabana : Automóveis, Acessórios e Oficinas — Av. Princesa Isabel, 88 — Tels. : 37-3147 e 37-2135 — Rio de Janeiro.

EMPRESA COMERCIAL IMPORTADORA LTDA. — Rua Araujo Pôrto Alegre, 70-8º, Sala 806 — End. Telegr. "Ecil" — Tels. : 42-9460 e 42-9649 — Rio de Janeiro.

FÁBRICA DE TECIDOS CONFIANÇA — Rua Artidoro Costa, 67 — Tels. : 38-4440 — Rio de Janeiro.

MATHEIS TEXTEIS CIA. — Rua Beneditinos, 17-2º And. — Telefone 43-2860 — Rio de Janeiro.

S/A MOINHO SANTISTA INDÚSTRIAS GERAIS — Rua Teófilo Ottoni, n. 15-5º and. — Rio de Janeiro.

MESBLA S/A — Rua do Passeio, 42 a 46 — Tel. : 22-7720 — Rio de Janeiro — Distrito Federal.

CASAS DAS CORTINAS LTDA. — Rua Riachuelo, 23 a 25 — Telefone 42-7872 — Rio de Janeiro — Distrito Federal.

COMPANHIA AUTOCARROCARIAS CERMAVA — Fábrica e Escritório : Rua Cel. Almeida, 53 — Piedade — Tel. : 49-8068 — Rio de Janeiro.

A EXPOSIÇÃO MODAS S/A — Escritório — Av. 13 de Maio, 23-2º and. — Tel. : 32-6060 — Rio de Janeiro.

COMPANHIA DOCAS DA BAHIA — Av. Beira-Mar, 262-4º and. — Tel. : 52-7022 — End. Teleg. : "DOCBA" — Rio de Janeiro.

BANCO FRANCÊS E BRASILEIRO S/A — Praça Pio X, 54-A — Telefone 52-2170 — Correspondente do Credit Lyonnais — Rio de Janeiro.

COMPANHIA UNIVERSAL DE FÓSFOROS — Fósforos de Propaganda, Brindes e Fantasia — Escritório : Av. Rio Branco, 81-20º and. — Tel. : 23-5870.

"HOOS" MÁQUINAS MOTORES LTDA. — Av. Rio Branco, 25-16º and. — Tel. : 43-3510 — Rio de Janeiro.

LOWNDES & SONS, LTDA. — Administradores de bens ; Corretores de Imóveis e Seguros — Escritório — Av. Pres. Vargas, 290-1º and. — Telefone 43-0905 — Rio de Janeiro.

COMPANHIA IMOBILIÁRIA KOSMOS — Rua do Carmo, 27-A, Telefone : 52-8010 — Rio de Janeiro.

COLEGIO ANGLA AMERICANO — Praia de Botafogo, 374 — Telefone : 26-1321 — Rio de Janeiro.

"E.T.E.C." — **EMPRÉSA DE TERRAPLENAGEM ENGENHARIA** — Av. Nilo Peçanha, 12-5º S/526 — Rio de Janeiro.

BACOREP S.A. — Av. Rio Branco, 81-21º And. — Rio de Janeiro.

COMPANHIA DEODORO INDUSTRIAL — Av. Rio Branco, 26-7º And. — Rio de Janeiro.

"S.O.M.T." — **SOCIEDADE COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE METAIS LTDA.** — Av. Graça Aranha, 226-10º, S/1017 — Rio de Janeiro.

SINDICATO DOS ESTIVADORES DO RIO DE JANEIRO — Rua Antônio Lage, 42-3º And. — Rio de Janeiro — Distrito Federal.

ALFAIATARIA COLUMBIA — Aceita-se cortes à feitio — Rua Miguel de Frias, 48 — Tel.: 28-2741 — Ponte dos Marinheiros — Rio de Janeiro.

ALIANÇA DA BAHIA CAPITALIZAÇÃO S/A. — Capital Realizado Cr\$ 2.000.000,00 — Sede social — Bahia — Agência geral no Rio de Janeiro — Av. Pres. Vargas, 642 — Tel.: 52-2108.

E.G. FONTES & CIA. — Av. Nilo Peçanha, 12-9º, S/901 e 903 — Rio de Janeiro.

IPAMA IMPORTADORA PRODUTOS DE AÇOS, MADEIRAS, LTDA. — Av. Franklin Roosevelt, 115 — Grupo 1101 — Tel.: 32-3335 — Material ferroviário — Madeiras e Esquadrias.

COMPANHIA FIAÇÃO TECIDOS "COVILHA" — Casemiras finas de pura lã — Fábrica: Rua Garibaldi, 169 a 187 — Caixa Postal, 1853 — Rio de Janeiro.

BANCO DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL — Matriz: Avenida Rio Branco 39/41 — Tel.: 43-4885 — Filial: Avenida Nilo Peçanha, 12 — Tel.: 52-6122 — Agências: Campo Grande — Av. Cezário de Melo, 1.188-b — Tel.: CGR 648 — Madureira — Travessa Alice de Freitas, 43-A — Tel.: MHS 1022 — Jacarepaguá: Av. Geremario Dantas, 56 — Tel.: JPA 453 — Meyer: Rua Frederico Meyer, 22 — Tel.: 29-7915 — Penha: Rua Custódio de Melo, 81-A — Tel.: 30-5311.

COMPANHIA CARNASCIALI INDÚSTRIA E COMÉRCIO — Avenida Beira Mar, 200-1º And. S/201 — Rio de Janeiro.

COMPANHIA CERVEJARIA BRAHMA — Rua Marquês de Sapucaí, 200 e José Higino, 115 — Rio de Janeiro — Filiais em São Paulo, Curitiba, Pôrto Alegre, Passo Fundo, Belo Horizonte, Bahia e Recife.

"MAGALHÃES SUCUPIRA & CIA. LTDA." — Tecidos, Fardamentos, Esportes e Campanha — Rua São Bento, 7 — Telefones: 23-4016 e 23-6216 — Caixa Postal — 1966 — Rio de Janeiro.

"FERRAGENS SÃO PEDRO LTDA." — Importadores — Ferragens, Ferramentas, Tintas, Oficinas especializadas na execução de qualquer tipo de chaves e consertos de fechaduras "YALE", tipo "Yale" e para automóveis — Av. Presidente Vargas, 710 — Rio de Janeiro.

"USINAS BARCELOS" — E. do Rio.

COMPANHIA AGRÍCOLA INDUSTRIAL MAGALHÃES — Praça Pio X, 98-7º — S-704 — Rio de Janeiro.

FÁBRICA DE CAIXAS DE FERRO PARA ELETRICIDADE — H. MONKEN & CIA. LTDA. — Rua Bráulio Cordeiro, 563 — Rio de Janeiro.

CIA. HARKSON INDUSTRIAL E COMÉRCIO KIBON — Rua Visconde de Niterói, 1364 — Rio de Janeiro.

CASA BALNEARIO — Laticínios, Cereais, Doces, Conservas, Massas, Biscoitos e Cereais finos — Rua Gerson Ferreira, 191-B — Ramos — Rio de Janeiro.

E.R. SCHEID — Papelaria, Tipografia, Carimbos de Borracha e Material de Desenho — Fornecedor dos Ministérios Militares — Av. Presidente Vargas 529-S/1211 — Tel.: 23-4830.

"FERRAGENS SÃO PEDRO LTDA." — Importadores — Ferragens, Ferramentas e Tintas — Av. Presidente Vargas, 716 — Rio de Janeiro.

PLANO EM MARCHA PARA A SOLUÇÃO DOS PROBLEMAS DOS TRANSPORTES E DAS COMUNICAÇÕES

Implantação da indústria de construções navais e reaparelhamento da frota mercante — Construção e pavimentação de rodovias — Fabricação de automóveis, jipes e camionetas — Soerguimento das estradas de ferro e construção de novos trechos ferroviários — Reequipamento das estradas de ferro e construção de novos trechos ferroviários — Reequipamento do Departamento dos Correios e Telégrafos — Discurso do Ministro Lúcio Meira

Na cerimônia da incorporação do navio "Rio Jequitinhonha" à frota de cabotagem da Companhia Nacional de Navegação Costeira — Patrimônio Nacional, realizada no dia 19 de outubro, o Ministro da Viação e Obras Públicas, Comandante Lúcio Meira, pronunciou importante discurso sobre as medidas adotadas pelo Governo para a solução dos problemas dos transportes no país.

Divulgou o Ministro Lúcio Meira, nessa oportunidade, todo um programa de realizações que vem sendo empreendidas para corrigir, ainda neste quinquênio, as deficiências de nossa rede de transportes terrestres e marítimos, através de medidas objetivas e do esforço conjugado de seu Ministério e de outros departamentos governamentais.

É o seguinte o texto do discurso do Ministro Lúcio Meira a respeito do plano em marcha no Ministério da Viação e Obras Públicas :

"O Plano de Desenvolvimento Nacional do Presidente Juscelino Kubitschek dá ênfase especial à solução do problema dos transportes em nosso país. Nem podia ser de outro modo pois aí se situa um dos mais graves pontos de estrangulamento da economia brasileira.

Todos sabemos como é doloroso ver perderem-se as safras por falta de transporte, cuja falta de suprimento regular se deve em grande parte à carência de uma rede adequada de silos, armazéns e frigoríficos. A insuficiência dessa rede impede a normalidade do fluxo de escoamento das mercadorias de que resulta ora a escassez ora o excesso de transporte disponível nos centros de produção e distribuição. O esforço produtivo da gente brasileira fica em boa parte comprometido por essas deficiências de nossa estrutura econômica, criando-se o desistímulo às fábricas agrícolas a que corresponde primordialmente a tarefa de abastecer o consumo da população.

RECUPERANDO O TEMPO PERDIDO

Tal situação de desaparelhamento, que se vem transmitindo de Governo a Governo, está sendo agora enfrentada com decisão e energia. Aí

estão, para corrigí-la, as metas e diretrizes fixadas pelo Presidente Juscelino Kubitschek e em cuja realização, ainda neste quinquênio, se emprenham todos os órgãos governamentais.

O Ministério da Viação está cônscio das responsabilidades que lhe cabem nessa ingente tarefa de recuperação do tempo perdido. Nossa preocupação, logo que assumimos a pasta, foi a de equacionar, através de estudos objetivos e de rigoroso levantamento da situação, a solução dos problemas da viação e obras públicas. Pudemos assim estabelecer a base para a elaboração de programas concretos, muitos dos quais já aprovados pelo Exmo. Sr. Presidente da República e que, estamos certos, produzirão frutos ainda no atual período governamental.

PROGRAMA RODOVIÁRIO

No setor dos transportes, dedicamo-nos inicialmente à tarefa de assegurar maiores recursos para a execução dos programas rodoviário e ferroviário da União. Para isso foi proposta a transformação, de específico para "ad-valorem", do impôsto único sobre combustíveis líquidos, que também fornecerá recursos para o programa de exploração petrolífera. O projeto elaborado nesse sentido, ora em estudos no Congresso, se convertido rapidamente em lei, como é de esperar-se, concorrerá para que se assegurem meios financeiros da ordem de 26 bilhões de cruzeiros no quinquênio 1956-60, necessários para que o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem realize as metas que lhe foram atribuídas e que compreendem a construção e a melhoria de mais de 10.000 quilômetros e a pavimentação de cerca de 5.000 quilômetros de rodovias integrantes do Plano Rodoviário Federal.

PROGRAMA FERROVIÁRIO

O programa ferroviário prevê o reaparelhamento da rede existente e a construção de 1.500 quilômetros de novas ferrovias. O plano de reaparelhamento, que vinha sendo financiado pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, será acelerado com a contratação do empréstimo de 62 milhões de dólares a ser concedido pelo Export-Import Bank, estimando-se em 16 bilhões e 600 milhões, no quinquênio, os gastos em cruzeiros. Na construção de novas linhas e variantes está previsto um dispêndio de 11 bilhões e 900 milhões de cruzeiros. O total dos investimentos no quinquênio elevar-se-á a cerca de 28 bilhões de cruzeiros, inclusive a parte em dólares, investimentos que serão atendidos com recursos oriundos do orçamento, dos empréstimos externos e do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, e da quota de impôsto único sobre combustíveis.

EXPANSÃO DA CABOTAGEM

No setor da Marinha Mercante, o programa de reaparelhamento foi iniciado com a compra de 12 navios tipo CI-MA-VI, dos quais o "Rio Jequitinhonha", que hoje é incorporado às linhas de cabotagem foi o primeiro a chegar ao porto da Capital da República. São 72.000 toneladas DW que reforçarão substancialmente a capacidade de transporte na costa do País. Esses cargueiros, adquiridos em condições excepcionalmente favoráveis, possibilitarão a recuperação imediata de alguns navios nacionais que precisam urgentemente de reparos a fim de poderem permanecer em tráfego; além disso, permitirão êles, senão totalmente, pelo menos em grande parte, que se dispense o auxílio de navios estrangeiros na cabotagem, que nos vem custando o dispêndio de mais alguns milhões de dó-

lares anualmente, com sacrifício das nossas parcas disponibilidades de divisas.

REEQUIPAMENTO GERAL DA MARINHA MERCANTE

Não pararemos aí. Essa compra foi apenas o início de um programa sistemático de aquisições que permitirá a renovação e a expansão constantes de nossa frota comercial. Serão também atacados os trabalhos para a implantação da indústria nacional de construções navais e de grandes reparos. A realização do programa organizado pelo Ministério da Viação visando ao reaparelhamento geral da navegação brasileira, estatal e privada, ficará assegurada com a conversão em lei do projeto que prevê a instituição do Fundo de Marinha Mercante, ora sujeito à decisão do Congresso Nacional. Esse Fundo assegurará recursos financeiros estimados em seis bilhões e 213 milhões de cruzeiros no período 1957-60, e em 10 bilhões e 817 milhões no período 1961-66. No primeiro período, estão previstos inversões e financiamentos que se estimam em cinco bilhões e 767 milhões de cruzeiros e permitirão a aquisição de 60 cargueiros, com o total de 240.000 toneladas DW, e de três navios com capacidade para 500 passageiros, para a grande cabotagem; de oito cargueiros ou 720.000 toneladas DW para as linhas de longo curso, além do reaparelhamento da ilha do Viana e a montagem de outros estaleiros. No período 1961-66, quando se espera já estejam em produção os estaleiros navais brasileiros, prevê o programa a construção, no País, com parte dos materiais importados, de três navios de passageiros e de cargueiros no total de 360.000 toneladas DW para a grande cabotagem, e de cerca de 12 cargueiros, no total de 108.000 toneladas DW, para o longo curso. Nesse período, só o programa de inversões ou financiamentos em estaleiros e instalações de reparos exigirá recursos no montante de 600 milhões de cruzeiros.

O Congresso, certamente, armará o Governo da lei que cria o Fundo da Marinha Mercante, e que permitirá a realização do amplo programa de investimentos que acabamos de mencionar em suas linhas gerais. Esse programa é imposto pelas necessidades de nosso desenvolvimento econômico e assegurará, como estamos convencidos, a modernização, a expansão e o reaparelhamento geral da Marinha Mercante Brasileira.

REAPARELHAMENTO DOS PORTOS

Neste momento as atenções do Ministério da Viação estão voltadas para a elaboração, já em fase final, de um programa paralelo ao do reaparelhamento e expansão da Marinha Mercante Nacional. Destina-se esse novo programa a reequipar os portos organizados existentes, ampliar a sua capacidade de movimentação de mercadorias, quando os meios de que dispõem se mostrarem insuficientes, e concluir os novos portos cujas obras já se iniciaram, para atender necessidades econômica e comprovadas. Ultima-se a elaboração de um anteprojeto de lei que visa à mobilização dos recursos financeiros necessários à execução desse programa, que prevê também a realização sistemática de serviços de dragagem para a manutenção das profundidades dos portos. Representará, esse anteprojeto, mais uma etapa do esforço que vem sendo empreendido pelo Governo para restabelecer a eficiência dos transportes marítimos e que prosseguirá com os estudos já encetados para a racionalização administrativa das autoridades federais de navegação e para a melhoria das operações da Marinha Mercante.

UM PLANO EM MARCHA

É assim das mais intensas a atividade do Governo no setor de atrações dêste Ministério. Estudos e projetos, constituindo um verdadeiro plano em marcha, estão em andamento, visando a dar solução a velhos problemas do nosso sistema de transportes e comunicações. Estão sendo executados os Planos Nacionais para a fabricação de caminhões, jipes e camionetas; os planos quinquenais rodoviário, ferroviário e portuário; o programa de melhoramentos e de renovação patrimonial das ferrovias e o regulamento da lei de pavimentação de rodovias. Atacaremos, agora, com redobrado vigor, os Planos Nacionais para a construção de navios e a fabricação de automóveis, o programa de reequipamento do Departamento dos Correios e Telégrafos, os estudos referentes à criação das empresas às quais ficarão afetas as operações portuárias e de dragagem dos portos, e vários outros de maior importância, já em fase adiantada, como os que se relacionam com a racionalização administrativa das ferrovias e das autarquias federais de navegação.

PRIMEIRO DE UMA SÉRIE

Em 1928 adquiria-se o último navio incorporado à frota da Companhia Nacional de Navegação Costeira. Mais de um quarto de século haveria assim de transcorrer antes que essa empresa, hoje pertencente ao Patrimônio Nacional, voltasse a adquirir nova unidade, já não digo para ampliação mas ao menos para reposição de sua tonelagem.

Não apenas por esse motivo, já de si relevante, assume o "Rio Jequitinhonha", que ora se integra nas linhas de cabotagem, significação toda especial. Ele é, também, mais que um simples cargueiro — o primeiro de muitos outros que incorporaremos à nossa frota, o marco inicial de vasto programa de reaparelhamento e expansão da Marinha Mercante do Brasil. Programa que começa a ser empreendido pelo Ministério da Viação em consonância com as metas e diretrizes fixadas pelo Presidente Juscelino Kubitschek para o setor dos transportes aquaviários.

Vanguarda de uma frota de 12 navios que em breve singrarão as águas de nossa costa, levando a todos os quadrantes da Pátria o testemunho de que este Governo está realmente empenhado em dar solução aos mais graves problemas da economia brasileira, aí está o "Rio Jequitinhonha", enchendo a todos nós de justificado júbilo.

Saudêmo-lo com entusiasmo, pois ele anuncia o advento de uma nova era para a Marinha Mercante Nacional e reafirma, uma vez mais, a capacidade de realização do Presidente Juscelino Kubitschek, o Presidente da emancipação econômica do Brasil."

O JOCKEY CLUB BRASILEIRO E A AERONÁUTICA

A bela festa cívico-esportiva de domingo último no Hipódromo da Gávea — “traço predominante de altruísmo e de bondade inclui o genial descobridor entre os benfeiteiros da humanidade”, disse sobre Santos Dumont o presidente do Jockey Club Brasileiro — “A Aeronáutica sente-se feliz em passar êstes aumentos com digna sociedade”, declarou o ministro Henrique Fleiuss.

Na demonstração de aprêço que, anualmente o Jockey Club Brasileiro presta à Aeronáutica, ao ensejo da Semana da Asa, foi envolvida desta vez, a figura do pioneiro da aviação, Santos Dumont, cujo cinquentenário da notável descoberta está sendo justamente comemorada pelo Brasil e outros países amigos. No Salão das Rosas, do Hipódromo da Gávea, antes do programa turfista, realizou-se o tradicional banquete à Aeronáutica. Em torno da Diretoria do Jockey Club Brasileiro e de membros dos seus conselhos e comissões, sentaram-se à mesa o ministro Henrique Fleiuss, brigadeiros em funções de chefia nesta capital e o major general Burton M. Hovey da Missão dos Estados Unidos.

OS DISCURSOS TROCADOS

Ao champagne, o Dr. Mário de Azevedo Ribeiro fez brilhante saudação. O presidente do Jockey Club Brasileiro frisando o justificado orgulho com que todos os brasileiros evocam a figura gloriosa de Santos Dumont, na comemoração do cinquentenário do seu notável feito, disse que “o traço predominante do altruísmo e de bondade inclui o genial descobridor entre os benfeiteiros da humanidade, que não hesitou em conelamar o mundo civilizado à paz e à concórdia” — Depois de destacar o zélo com que as Aeronáuticas civil e militar exercem seus mistérios e da satisfação com que o Jockey Club Brasileiro colabora com as autoridades e nas iniciativas do governo recorda, com orgulho que do seu quadro social sairam cinco ministros da Aeronáutica: Salgado Filho, Armando Trompowsky, Nero Moura, Vasco Secco e o atual titular brigadeiro Henrique Fleiuss.

Em belo improviso, agradecendo a homenagem, falou o ministro da Aeronáutica que começou por destacar a tradição do Jockey Club Brasileiro em prestar sua constante colaboração às forças armadas nas suas semanas com que anualmente reverenciam feitos e nomes de suas respectivas histórias.

Acentuando a satisfação real com que a Aeronáutica tem recebido o apoio da nossa grande sociedade turfista que, declara S. Excia. "não goza apenas da simpatia da Aeronáutica, mas da simpatia geral", passa o ministro Henrique Fleiuss a rememorar o feito de Santos Dumont, cujo valor e a justiça das comemorações são salientados. Fala do cavalo, o animal nobre, cuja escola de coragem o Jockey Club Brasileiro tem defendido em todas as épocas e através dos tempos. Por fim disse que "a Aeronáutica se sentia feliz em passar aquele momento com tão digna sociedade".

O PROGRAMA TURFISTA

A seguir, o ministro da Aeronáutica e demais participantes do ágape assistiram, na Tribuna de Honra, às corridas, que, diante do público numeroso, se desenvolveram. Após à realização do Prêmio Santos Dumont, que teve como ganhador o nacional Tate!, criação e propriedade respectivamente do Dr. Peixoto de Castro Júnior e de D. Zélia Gonzaga Peixoto de Castro, foi servida uma taça de champagne, tendo sido trocadas saudações entre o presidente do Jockey Club Brasileiro, o ministro da Aeronáutica e o Dr. Peixoto de Castro Júnior. A Sra. D. Zélia G. Peixoto de Castro ganhou uma taça, oferecida pelo ministro da Aeronáutica. A figura de Salgado Filho, primeiro ministro da Aeronáutica e ex-presidente do Jockey Club Brasileiro, que já tinha sido reverenciada, de manhã, pela sociedade, em uma visita em seu jazigo, no Cemitério de São João Batista, quando o Dr. Mário de Azevedo Ribeiro fêz depositar bela corôa de flôres naturais, prestando ainda, suas homenagens pessoais a família do ilustre extinto, foi, de novo recordada, cumprimentarem o representante do proprietário de L'Inconnú, vencedor do Grande Prêmio Salgado Filho, prova de maior destaque do programa realizado domingo último. Foi, em fim, uma festa magnifica a que o Jockey Club Brasileiro ofereceu à nossa gloriosa fôrça Aérea.

BRASILIANAS

• Ano Santos Dumont

PROGRAMA DE COMEMORAÇÕES

Como parte das comemorações pelo transcurso do cinqüentenário do primeiro vôo do mais pesado do que o ar, realizaram-se nesta Capital entre outras as seguintes solenidades: dia 11, às 15 horas, largada de cinco mil balões "Santos Dumont" pelas crianças das escolas do Distrito Federal; dia 12, às 15 horas, inauguração da Exposição de Velovelismo, no eroponto Santos Dumont; dia 14, às nove horas, inauguração, no Ministério da Educação, da mostra de numismática e às 20 horas, na praia de Copacabana, salto noturno em massa de 26 pára-quedistas civis, representando as 26 unidades da Federação; dia 15, às 10 horas, deposição de flores no monumento a Santos Dumont pelos representantes diplomáticos junto ao governo brasileiro; dia 16, às 10 horas, na igreja da Candelária, missa pelas almas dos mortos a serviço da aviação; dia 17, às nove horas, inauguração do marco comemorativo do jubileu do Correio Aéreo Nacional, demonstração de bombardeio com bombas incendiárias pelos aviões da Escola e desfile aéreo, visitação pública aos aparelhos da FAB e às 21 horas, conferência na Academia Brasileira de Letras sobre o cinqücentenário do vôo do "14-BIS". Finalmente, no dia 23, às 9.30 horas, homenagem ao Tenente-Brigadeiro do Ar Alberto Santos Dumont no monumento erguido em frente ao aeroporto; demonstração de vôo do "14-BIS", e entrega de condecorações da Ordem do Mérito Aeronáutico; às 16,45 horas, os aviões, civis e militares, estarão no ar, sob

o comando do Ministro da Aeronáutica, no chamado "Monumento Santos Dumont".

• FNM: 200 caminhões produzidos por mês no curso de 1955

O relatório da Fábrica Nacional de Motores correspondente ao exercício de 1955 é um documento que exige leitura, não só pela riqueza de informações como pela acurada feição gráfica.

Dedicada atualmente à montagem de caminhões, embora se tivesse instalado para produzir motores de avião, a referida unidade industrial parece ter encontrado o seu caminho certo. Sómente em 1955, ali foram produzidos 2.426 caminhões. Em média, o ritmo mensal de produção elevou-se um pouco acima dos 200 caminhões, objeto de programa fixado em maio de 1954. Os resultados do ano passado, não obstante as dificuldades prevalecentes, diferem bastante dos exercícios anteriores: em 1953 foram produzidos 373 e, em 1954, 531 caminhões.

Ao findar 1955, o caminhão FNM apresentava os seguintes índices de nacionalização: 57 por cento do valor, calculado na base do custo em dólar, e 54 por cento do peso. Do índice de nacionalização, expresso em valor, a participação da Fábrica Nacional de Motores e de indústrias nacionais nos semi-acabados é a seguinte: Fábrica Nacional de Motores, 40 por cento; outras indústrias nacionais, 17 por cento.

Como se verifica, a FNM, ainda é obrigada à realização direta de uma parte excessiva do programa, em condições econômico-financeiras nem sempre ideais. O reforço e a ampliação das indústrias auxiliares

devem constituir, assim, preocupação vigilante, pois sómente dessa maneira a indústria automobilística encontrará bases mais adequadas para o seu desenvolvimento.

Lembra o relatório que a supressão de peças importadas, substituindo-as pelas fabricadas no país, envolve procedimentos cuidadosos, de natureza demorada, capaz de cercar de toda garantia a decisão. Isso ocorre, não só em relação à fabricação direta, de responsabilidade da FNM, mas também no que se refere às partes componentes confiadas às indústrias auxiliares, pois, é claro, uma vez suprimida a importação de uma peça, não seria viável, diante de contratempos, tornar a restabelecer esta importação.

● **Redução dos "stocks" de borracha nas fábricas de pneumáticos**

Ao encerrar-se o primeiro semestre, de acordo com os dados divulgados pela Comissão Executiva de Defesa da Borracha, os "stocks" de borracha nas fábricas de pneumáticos montavam a tão sómente 1.179 toneladas, não assegurando, assim, às atividades dessa indústria pelo período de um mês. Representavam êsses "stocks", praticamente, a metade do volume inventariado em fim de maio, o que leva à conclusão de que, no mês de junho, as fábricas em auge consumiram quase que exclusivamente a matéria-prima que tinham estocada. Confirmam-se, dessa forma, as alegações da indústria contra as deficiências do suprimento de borracha.

O consumo de borracha natural pela indústria de artefatos, no trimestre abril-junho do corrente ano, alcançou 9.525 toneladas, o que oferece um consumo médio mensal de pouco mais de três mil toneladas. Nesse total, a fabricação de pneumáticos para veículos a motor consumiu 6.319 toneladas, empregando-se 1.799 toneladas na indústria de artefatos em geral e 703 toneladas de material para conserto. O consumo de latex pela indústria em conjunto, no trimestre em foco, foi de 201 toneladas, o de borracha

sintética montou a 83 toneladas, o de latices de elastomeros a 23 toneladas e o de regenerados a 1.579 toneladas.

A produção de pneumáticos para veículos a motor, de abril a junho de 1956, totalizou, como assinalamos em nota anterior, 517.676 unidades. Já a produção de câmaras de ar, no mesmo período, também para veículos a motor, foi de 316.668 unidades, sendo que, em fim de junho, os "stocks" desse artefato, nas fábricas, era de 201.324 unidades.

A produção de pneumáticos para bicicletas, no referido trimestre, montou a 394.262 unidades, e a de câmaras de ar para veículos dessa categoria atingiu a 480.576 unidades. Enquanto isso, os "stocks" de pneumáticos para bicicletas, em 30 de junho último, cifravam-se, nas fábricas, a 182.230 unidades, e os de câmaras de ar a 173.337 unidades.

● **Produção diária de 8.173 barris de petróleo no semestre findo**

O Conselho Nacional de Estatística acaba de informar que, no primeiro semestre de 1956, a produção brasileira de petróleo bruto elevou-se a 1.225.891 barris, superando em 34 por cento a de igual período do ano passado, quando produzimos 912.051 barris. Se esse ritmo se mantiver por algum tempo, admitem os técnicos do IBGE, o Brasil, que vinha duplicando seu consumo de gasolina em cada cinco anos, duplicará sua produção de petróleo bruto em prazo ainda mais curto: três anos. Isso, aliás, não seria de surpreender, porque outros "records" de aumento de produtividade já foram conquistados, no passado, em apenas doze meses, com a elevação ao dobro do número de barris obtidos, de 1954 para 1955, e ao triplo, de 1949 para 1950.

Outra constatação importante: a média mensal de produção de petróleo alcançada no semestre findo foi superior a 200.000 barris, o que quer dizer que estamos presentemente produzindo, por mês, duas vezes mais do que produziamos, por ano, à altura de 1949.

Recuando-se o confronto até 1947, quando a produção nacional foi de 96.540 barris, temos que, no curso de um decênio, a quantidade de petróleo extraída dos poços brasileiros aumentou em mais de vinte vezes. Aliás, no que respeita à economia do petróleo, fatos dessa natureza não podem ser considerados espantosos; a história do "ouro negro" está repleta dêles, em toda parte onde foi constatada sua existência.

Até julho de 1956 — informa o IBGE — a produção nacional de óleo cru manteve-se na ordem de 8.173 barris, por dia, contra 6.080 no primeiro semestre de 1955, 2.538 nos primeiros seis meses de 1954, 3.157 de janeiro a junho de 1953, e 2.335, no primeiro semestre de 1952. O maior incremento anual, dentro do quinquênio, foi o verificado nos primeiros seis meses de 1955, em que a produção de barris-dia superou com a margem de 140 por cento a do mesmo período do ano anterior.

• Obras para ampliação da capacidade de produção de Monlevade

Cerca de 300 milhões de cruzeiros foram invertidos, no ano passado, pela Belgo-Mineira, visando à duplicação da capacidade produtora da usina de Monlevade. O relatório dessa empresa correspondente ao exercício de 1955 assinala que as obras de instalação da nova aciaria a oxigênio de Monlevade estão bastante adiantadas. Foram feitas as fundações para a montagem dos grandes equipamentos encomendados, ao tempo em que começou a chegar parte do material encomendado no exterior. Simultaneamente, o alto-forno n. 4, que havia terminado a sua campanha foi inteiramente remodelado.

Com isso, ampliado inclusive o seu perfil, reiniciou a sua marcha em fins de novembro, com a sua capacidade aumentada para 200 toneladas diárias. Idêntica ampliação sofrerão oportunamente os outros três altos-fornos da usina. Em 1955, grandes obras de desenvolvimento e reequipamento foram ainda feitas

na sinterização e na mineração, visando a maior produtividade daqueles dois setores básicos. Os equipamentos da nova aciaria de Monlevade, sejam os dos fornos de aço propriamente ditos, sejam os da fábrica de oxigênio, serão montados no corrente ano, devendo entrar em funcionamento em meados do próximo ano, quando a maior usina siderúrgica de Minas passará a produzir 300.000 toneladas anuais de aço.

A produção básica da Belgo-Mineira em 1955 manteve-se praticamente no nível anterior, em virtude das circunstâncias aqui apontadas. Verificou-se um ligeiro declínio na produção de gusa e aço, com 176.345 e 185.202 toneladas, respectivamente, contra 180.183 e 195.490 toneladas em 1954.

Sem embargo, porém, da baixa havida em gusa e aço, a produção comercial da Belgo-Mineira atingiu a níveis jamais alcançados anteriormente. De fato, aproveitando os estoques de aço existentes, as usinas de Monlevade e Siderúrgica produziram, no ano passado, nada menos de 166.230 toneladas de laminados, contra 159.845 toneladas registradas em 1954.

• Quadrilátero ferrífero: adiantadas as pesquisas de reservas

O relatório de 1955 na Divisão de Fomento da Produção Mineral, agora transscrito pela revista "Engenharia, Mineração e Metalurgia", dá circunstanciadas informações sobre os trabalhos de levantamento geológico e os estudos das jazidas de minérios de ferro e manganês que a comissão mista de geólogos brasileiros e do "U.S. Geological Survey" vem executando no centro de Minas Gerais, desde o ano de 1948, por força de acordo firmado entre o Brasil e os Estados Unidos. O objetivo da pesquisa levantamentos aéreos, estudos geológicos e pesquisas minerais é, em primeiro lugar, a delimitação do chamado "quadrilátero ferrífero" para avaliação de suas reservas de minérios.

Esse quadrilátero abrange uma superfície de mais de 5.000 quilô-

metros quadrados, na qual se acham localizadas as cidades de Belo Horizonte, Nova Lima, Itabirito, Congonhas, Ouro Preto, Mariana, Catas Altas, Sabará, Caeté, Santa Bárbara, Rio Piracicaba, Itabira e outras. Os trabalhos executados nesta área são tão precisos que, quando terminados por volta de 1959, permitirão serem traçados planos definitivos para localização e financiamento de sistemas de transporte capazes de dar escoamento de 10 a 20 milhões de toneladas de ferro, por ano, para os mercados exteriores.

Estudos especiais foram realizados, no ano passado, em relação à área em que se situa a mina de mérino de ferro de Casa de Pedra, Município de Congonhas, pertencente à Companhia Siderúrgica Nacional, bem assim à região de Itabira, abrangendo as minas da Companhia Vale do Rio Doce e da "Acesita".

Outro objetivo da comissão mista brasileiro-americana é desenvolver as fontes domésticas de metais não ferrosos, pois com isso os problemas de intercâmbio comercial se simplificarão e a indústria brasileira será beneficiada com a garantia de suprimento de matéria-prima. Um terceiro objetivo existe, segundo o relatório da DFPN: o estímulo e o auxílio ao desenvolvimento da profissão de geólogo, no Brasil.

● A população das capitais

SAO PAULO NA VANGUARDA

São Paulo, que à altura de 1954 se teria tornado a Capital mais populosa do Brasil, leva agora sobre o Distrito Federal, a segunda em colocação, uma vantagem de cerca de 140.000 habitantes. Estimativas do Laboratório de Estatística do IBGE admitem que a 1 de julho dêste ano a população paulistana tenha alcançado 2.991.773 habitantes e a carioca 2.852.176 habitantes.

Se êsses dois importantes centros — os mais desenvolvidos do país, demográfica, econômica e politicamente — continuarem a cres-

cer no mesmo ritmo, o Brasil terá em breve o primeiro município com população superior a três milhões. Isso deverá ocorrer a 1 de janeiro de 1957, quando se calcula que São Paulo contará 3.069.626 habitantes. A Capital da República, entretanto, ultrapassará aquele limite em prazo bem mais dilatado, possivelmente a 1 de julho de 1958, data em que, segundo se pode prever, sua população será de 3.030.619 habitantes.

Com o rápido desenvolvimento demográfico dos últimos anos, nosso país, que na época do censo de 1950 possuía 15 capitais de mais de cem mil habitantes, tem presentemente 16 (acrescentou-se Teresina, Piauí). As de mais de duzentos mil habitantes são 10, em vez de oito, em 1950 (mais Niterói e Curitiba); o número das de mais de quatrocentos mil habitantes elevou-se de quatro a seis (mais Pôrto Alegre e Belo Horizonte). As capitais de população superior a quinhentos mil habitantes, que em 1950 não passavam de três, são atualmente quatro: São Paulo, Rio de Janeiro, Recife (674.821 habitantes) e Salvador (514.362 habitantes).

● Produção de máquinas de costura superior ao consumo atual

A indústria brasileira de máquinas de costura de uso doméstico, não obstante tenha apenas alguns anos de existência, já conta com produção superior às da Suíça, Itália e Espanha, para citar alguns países tradicionalmente produtores. De acordo com elementos fornecidos pela Associação Profissional da Indústria de Máquinas de Costura, Peças e Acessórios do Estado de São Paulo, a produção atual é da ordem de 1.500 máquinas diárias, ou cerca de 400.000 unidades anuais, o que ultrapassa o consumo interno.

Com base em pesquisas do Banco do Brasil, pode-se estimar entre 250 e 300 mil máquinas de costura o consumo anual interno, razão que a indústria do setor vem desenvolvendo esforços no sentido de am-

pliar seus fornecimentos ao exterior. No presente momento, informa o Boletim da Confederação Nacional da Indústria, estão em vias de ser enviadas ao Chile 20.000 unidades. Conforme verificação dos técnicos oficiais, as importações clandestinas têm dificultado a evolução da indústria produtora de máquinas de costura, de vez que as mesmas não são oneradas por imposto e taxas.

Ao que se afirma, a indústria nacional não combate as importações legais, de vez que seus produtos estão em condições de competir em qualidade e preços com os de outras fontes. Das fábricas nacionais, a "Singer" classifica-se com uma produção diária de 200 máquinas de costura de uso doméstico, as do grupo Ambrósio produz 350 unidades, a "Vigorelli" 200, a "Elgin" 140 e a Fábrica da Importadora Americana 150. Todas essas fábricas estão instaladas em São Paulo.

O problema do contrabando, que está criando dificuldades a esse setor industrial, vem assumindo características graves no país.

● Produzir melhor ou perder mercados

O panorama que o mundo cafeeiro oferece hoje é inteiramente oposto àquele que se nos deparava há anos passados, quando o Brasil avultava no comércio de café, proporcionando mais de 3/4 do consumo mundial. Era senhor do mercado, que dominava pela quantidade de produto exportado, praticamente sem competidores.

Atualmente, o quadro já não se apresenta com côres tão brilhantes. Ao contrário, o aspecto sombrio do panorama exige maior atenção de todos os que têm alguma responsabilidade na vida cafeeira nacional, muito principalmente daqueles que militam na cafeicultura.

Embora a nossa contribuição para o consumo mundial seja a maior percentualmente, em comparação com os demais países, estamos agora fornecendo apenas 40 % do consumo, isto é, a metade do que enviávamos antes aos centros compradores.

Os demais países cafeeiros, em continuo esforço, por motivos diversos, avançaram muito, fazendo o Brasil recuar. E o aumento da produção, tanto, nas Américas como na África, é resultante de aperfeiçoamento da técnica do plantio, da conservação, da colheita e, principalmente, dos processos de beneficiamento do produto.

O Brasil dominava pela quantidade, como dissemos. Ora, desalojar, também pela quantidade, um concorrente já firmemente instalado nos mercados consumidores seria muito difícil, se não fôssem oferecidas outras vantagens, e estas vieram representadas pela melhor qualidade degustativa e pelo melhor aspecto. E o Brasil, paulatinamente, foi perdendo terreno, que logo era ocupado pelos demais produtores.

Certo de que era o senhor do mercado, o Brasil fez a chamada "valorização", daí resultando o incremento da produção nos demais países, incentivados pelos bons preços que o quase monopólio brasileiro permitia.

A Colômbia e outros produtores latino-americanos, aproveitando-se de peculiares condições ecológicas, se dedicaram a produzir em grande escala cafés denominados "milds", ou "suaves", lavados ou despolpados e, portanto, escoimados de impurezas que tanto deturpam o paladar da bebida, e, aumentando as suas lavouras, visavam conquistar larga percentagem do mercado consumidor, o que conseguiram mercê das boas qualidades dos cafés que produziam e produzem.

Os africanos também conquistaram melhor lugar ao sol do mundo cafeeiro, vendo subir de muito a parcela com que concorriam para o consumo mundial. E os cafés africanos, de per si, são intrinsecamente de qualidade inferior ao nosso, e, no entanto, melhor cuidando de suas lavouras e do beneficiamento do produto, os exportadores do continente negro vão conquistando mercados.

Algumas cifras elucidam perfeitamente o que acima deixamos dito. Em 1915, a exportação mundial

montou a 23.473.269 sacas, concorrendo o Brasil com 17.061.398 sacas (72,68 %); os demais países americanos com 4.872.206 sacas (20,75 %), e os africanos, com 366.182 sacas (1,55 %). Dezenas depois, 1925, as cifras foram as seguintes, respectivamente: 21.706.643 sacas, 13.481.955 sacas (62,11 %), 5.918.065 sacas (27,26 %) e 767.216 sacas (3,53 %). Em 1935, o total exportado subiu a 27.381.925 sacas, entretanto o Brasil com 15.328.791 sacas (55,98 %), os outros países americanos com 8.570.644 sacas (31,30 %) e os da África, com 1.797.976 sacas (6,56 %). Passados dez anos, 1945, foram registradas as seguintes cifras; total, 27.751.000 sacas; Brasil, 14.172.052 sacas (51,06 %); Americanos, 9.981.000 sacas (35,96 %); Africanos, 3.478.000 sacas (12,53 %). Finalmente, em 1955, acentuou-se ainda mais a

queda dos cafés brasileiros, em benefício dos concorrentes; total, 33.675.926 sacas; Brasil, 13.695.782 sacas (40,66 %); Americanos, 12.925.670 sacas (38,38 %) e Africanos, 6.391.000 sacas (18,98 %).

Estas cifras falam bem alto e devem ser tomadas em consideração.

Como se vê, a queda dos cafés brasileiros é flagrante, enquanto que a produção dos "suaves" vai em progresso, conquistando mercados. Agora, além dos "milds", temos pela frente o "robusta" africano, amparado pelas metrópoles e governos regionais.

Já é tempo de o Brasil reagir, procurando produzir amplamente cafés que tenham maior aceitação nos mercados consumidores internacionais, para poder enfrentar, com possibilidades de sucesso, os seus concorrentes. Do contrário, continuaremos a perder mercados.

SOCIEDADE COMERCIAL ROBERTO LENKE LTDA.

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Produtos químicos pescados, para a indústria. Produtos farmacêuticos para Laboratórios e Farmácia.

Inseticidas e adubos para a lavoura. Matérias-primas para rações de aves e animais.

Matérias-primas do país para a indústria e Laboratórios.

AVENIDA RIO BRANCO, 25-S/901-904

Tels.: 43-8211 e 43-1464 — Caixa Postal 3707

RIO DE JANEIRO

ATOS OFICIAIS

Leis, decretos, portarias e avisos, de interesse geral para o Exército, publicados durante o mês de agosto de 1956 no "Diário Oficial"

AVISO N. 829-D4 — DE 23 DE JULHO DE 1956

Tendo em vista o disposto no artigo 168 do Regulamento aprovado pelo Decreto n. 1.246, de 11 de dezembro de 1936, e no sentido de conciliar os interesses da indústria nacional e a proteção devida pelas Autoridades Governamentais ao comércio legal de armas e munições, resolvo :

1. Revogar o Aviso n. 590, de 25 de julho de 1955.

2. Manter :

a) a revogação do Aviso n. 6, de 1 de março de 1939 ;
b) a proibição de importação de armas de porte de qualquer tipo e de qualquer calibre ;

c) como condição para desembarque das armas importadas como bagagem pessoal, na conformidade dos arts. 104 e 157 do Regulamento aprovado pelo Decreto n. 1.246, referido, o compromisso firmado pelo proprietário de não se desfazer das mesmas antes de decorridos dois (2) anos de seu desembarque ;

d) a revogação do Aviso n. 447, de 17 de julho de 1951, e fixar as seguintes cotas semestrais de importação, a partir do segundo semestre de 1956 :

Por firma (matriz ou filial) — 450 armas ;

400.000 cartuchos com bala ;

Por Sociedade de Tiro, devidamente registrada no Ministério da Guerra — 20 armas — 100.000 cartuchos com bala.

3. Permitir a importação de armas e munições, calibre 22, dentro da cota estabelecida na letra d) do item 2, do presente aviso, não devendo, entretanto, exceder a 100 armas e 200.000 cartuchos com bala, por semestre.

(D.O. n. 178, de 2 Ago 56.)

* *

AVISO N. 789-D4 — DE 17 DE JULHO DE 1956

Considerando :

— que as medidas fiscalizadoras sobre o trânsito de armas e munições no território do país e da competência deste Ministério devem conjugar-se com os interesses da indústria nacional de forma a estimular-lhe o desenvolvimento dentro dos indispensáveis preceitos da segurança interna ;

— que ao homem do interior de certas regiões se apresenta a necessidade de possuir uma arma que lhe permita a defesa contra os perigos do sertão e, em certas circunstâncias, a obtenção dos meios de sua própria subsistência ;

— que sómente por intermédio dos pequenos negociantes do interior é possível pôr ao alcance dos sertanejos o armamento e a munição de que realmente necessitam ;

— que pela carência de recursos das localidades afastadas dos centros povoados e pela precária instrução de seus habitantes, torna-se difícil proceder ao registro sumário

das pequenas firmas que ai comerciam ;

Resolvo :

— dispensar do registro sumário, até ulterior deliberação, as firmas do interior do país que, no ramo de armas, comerciarem apenas com armas de caça de um e dois canos lisos (espingardas) de fabricação nacional ;

— exigir das fontes fornecedoras dessas firmas, sejam as próprias fábricas ou sejam as casas distribuidoras, matrizes ou filiais, a obrigação de requererem no órgão de fiscalização dêste Ministério a que estiverem subordinadas, o trânsito para as armas que se destinarem às firmas compreendidas no item anterior. Os requerimentos deverão mencionar com clareza a razão por que as destinatárias estão isentas do registro sumário, e deverão ser acompanhados das guias e dos conhecimentos respectivos para o competente "Visto".

A concessão permitida pelo presente aviso não exime as firmas beneficiadas da fiscalização a que está sujeita a venda das armas e exercidas pelas polícias locais, conforme o que dispõe o parágrafo único do art. 75 do Regulamento aprovado pelo Decreto n. 1.246, de 11 de dezembro de 1936.

As disposições aqui contidas visam, em princípio, atender os casos de localidades do interior afastadas dos centros povoados ; compete aos Comandos das Regiões Militares, através dos respectivos SFIDT regionais, negar ou conceder o trânsito requerido consoante o que concluirem da situação geográfica e das condições de vida das localidades a que se destinarem as armas.

(D.O. n. 186, de 11 Ago 56.)

* * *

DECRETO N. 39.688 — DE 7 DE AGOSTO DE 1956

Permite o uso da "Medalha Comemorativa do Primeiro Centenário do Corpo de Bombeiros do Distrito Federal".

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o

inciso I, do art. 87, da Constituição, decreta :

Art. 1º. É permitido, com os uniformes militares, o uso da "Medalha Comemorativa do Primeiro Centenário do Corpo de Bombeiros do Distrito Federal", mandada cunhar pelo Ministério da Justiça e Negócios Interiores.

Art. 2º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º. Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, em 7 de agosto de 1956 ; 135º da Independência e 68º da República.

JUSCELINO KUBITSCHEK.

Nereu Ramos.

Antonio Alves Camara.

Henrique Lott.

Henrique Fleiuss.

(D.O. n. 188, de 14 Ago 56.)

* * *

AVISO N. 839 — DE 27 DE JULHO DE 1956

1. Tendo em vista que é comum encontrarem-se nas fôlhas de alterações de oficiais, referências elogiosas emitidas após a data da vigência do Aviso n. 3.112, de 20 de dezembro de 1943 e antes da Lei n. 2.657, de 1 de dezembro de 1955, sem levarem, expressamente consignada, uma das palavras — "Individual" ou "Coletivo" — como preceitua o referido ato ministerial e considerando o que estabelece o parágrafo único do art. 63 da Lei n. 2.657, de 1 de dezembro de 1955, em seu n. 9, com relação ao cômputo dos elogios individuais, resolve, de acordo com proposta da Comissão de Promoções, e no intuito de evitar prejuízos para oficiais em cujas fôlhas de alterações existam elogios escriturados em desacordo com o Aviso n. 3.112, acima mencionado, estipular o prazo de sessenta (60) dias, a partir desta data, para que os referidos oficiais requeiram, se o desejarem, a necessária retificação.

2. Declaro, outrossim, que cabe à Comissão de Promoções, uma vez recebido o requerimento do oficial interessado, apreciar o elogio e de-

clarar, por escrito, se o mesmo tem caráter individual ou coletivo, após o que será o mesmo republicado com a competente retificação no "Boletim do Exército" — Gen *Henrique Baptista Duffles Teixeira Lott*, Ministro da Guerra.

(D.O. n. 195, de 23 Ago 56.)

* *

AVISO N. 850-D6 — DE 30 DE JULHO DE 1956

Transporte de viaturas de militares transferidos por interesse do serviço ou de propriedade do Exército

Atendendo as razões apresentadas pela Diretoria de Transportes e parecer do DGA (Ofício n. 1.227-D6-s.14), declaro que o fornecimento de requisições para o transporte de viaturas de propriedade de militares transferidos por interesse do serviço ou de propriedade do Exército, deverá ser precedido de rigorosa tomada de preços, preferindo-se as empresas (terrestres ou marítimas), que apresentarem preços mais vantajosos, computando-se nesses preços, o frete e taxas adicionais (capatacias, utilização do porto, etc.). Os militares que, por conveniência própria, derem preferência à determinada empresa, sujeitar-se-ão às normas dos arts. 224 e 234, do CVVM.

(D.O. n. 198, de 27 Ago 56.)

* *

LEI N. 2.850 — DE 25 DE AGOSTO DE 1956

Modifica o art. 300 da Lei n. 1.316, de 20 de janeiro de 1951 (Código de Vencimentos e Vantagens dos Militares).

O Presidente da República :

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a seguinte lei :

Art. 1º. O art. 300, da Lei número 1.316, de 20 de janeiro de 1951 (Código de Vencimentos e Vantagens dos Militares), passa a ter a seguinte redação :

"Art. 300. Terá os vencimentos e vantagens incorporáveis in-

tegrais, referente ao posto ou graduação em que fôr reformado, seja qual fôr o tempo de serviço e sem prejuízo de outras vantagens legais já concedidas ou a conceder, por lei especial, o militar julgado inválido ou incapaz definitivamente para o serviço ativo das Forças Armadas, por qualquer dos seguintes motivos :

a) ferimento recebido em campanha ou na manutenção da ordem pública, ou enfermidade contraída nestas situações ou delas resultantes ;

b) acidente em serviço ;

c) enfermidade adquirida em tempo de paz, tendo relação de causa e efeito com as condições inerentes ao serviço.

§ 1º. O militar julgado definitivamente inválido ou incapaz por qualquer dos motivos mencionados neste artigo e que, em consequência, já se encontrava reformado quando entrou em vigor a Lei n. 1.316, de 20 de janeiro de 1951, está amparado pelos favores dêste artigo, a partir de 23 de janeiro de 1951.

§ 2º. O direito às vantagens incorporáveis independe do tempo de serviço na data da reforma, cabendo o pagamento da gratificação de tempo de serviço pelo máximo previsto neste Código."

Art. 2º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, em 25 de agosto de 1956 : 135º da Independência e 68º da República.

JUSCELINO KUBITSCHEK.

Nereu Ramos.

Antonio Alves Câmara.

Henrique Lott.

José Maria Alkmim.

Henrique Fleiuss.

(D.O. n. 199, de 28 Ago 56.)

* *

LEI N. 2.851 — DE 25 DE AGOSTO DE 1956

Dispõe sobre a Organização Básica do Exército

(D.O. n. 199, de 28 Ago 56.)

LEI N. 2.852 — DE 25 DE AGOSTO DE 1956

Assegura estabilidade no serviço ativo militar dos Sargentos das Forças Armadas, da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros do Distrito Federal, e dá outras providências

O Presidente da República :
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei :

Art. 1º. É assegurada estabilidade no serviço ativo militar, independente do engajamento ou reengajamento, aos Sargentos das Forças Armadas, da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros do Distrito Federal, que contem ou venham a contar 10 (dez) ou mais anos de serviço militar.

Art. 2º. Os Sargentos serão obrigatoriamente submetidos à inspeção de saúde, trienalmente, e reformados se considerados fisicamente incapazes para o serviço militar, na conformidade da legislação em vigor.

Art. 3º. Será passível de exclusão ou expulsão o sargento que, em sentença passada em julgado, for condenado a pena restritiva da liberdade individual superior a 2 (dois) anos, ou declarado, em processo regular e por decisão de órgão militar competente para o julgamento, responsável pela prática de ato prejudicial à ordem pública, nocivo à disciplina militar ou atentatório ao Estado ou às instituições constitucionais.

Art. 4º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, em 25 de agosto de 1956 ; 135º da Independência e 68º da República.

JUSCELINO KUBITSCHEK.

Nereu Ramos.

Antônio Alves Câmara.

Henrique Lott.

Henrique Fleiuss.

(D.O. n. 199, de 28 Ago 56.)

DECRETO N. 39.862 — DE 28 DE AGOSTO DE 1956

Regulamenta a Lei n. 1.050, de 3 de janeiro de 1950, modificada pela Lei n. 2.332, de 8 de novembro de 1954 (D.O. n. 199, de 28 Ago 56.)

* *

DECRETO N. 39.858 — DE 25 DE AGOSTO DE 1956

Reduz de 50 % (cinquenta por cento) o interstício para promoção de Tenente-Coronel, no Quadro de Médicos do Serviço de Saúde do Exército

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 87, inciso I, da Constituição Federal, decreta :

Art. 1º. Fica reduzido de 50 % (cinquenta por cento) o interstício para promoção do posto de Tenente-Coronel, no Quadro de Médicos do Serviço de Saúde do Exército, entre as datas de 30 de abril e 31 de dezembro de 1956.

Art. 2º. O presente decreto produzirá efeitos a partir de 30 de abril de 1956.

Art. 3º. Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 25 de agosto de 1956 ; 135º da Independência e 68º da República.

JUSCELINO KUBITSCHEK.
Henrique Lott.

(D.O. n. 199, de 28 Ago 56.)

* * *
DECRETO N. 39.859 — DE 25 DE AGOSTO DE 1956

Dá nova redação ao art. 107 do Regulamento de Uniformes para o Pessoal do Exército, aprovado pelo Decreto n. 30.163, de 13 de dezembro de 1951

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 87, inciso I, da Constituição, decreta :

Art. 1º. O art. 107, do Regulamento aprovado pelo Decreto número 30.163, de 13 de dezembro de 1951, passa a ter a seguinte reação,

"Art. 107. Ao ser promovido ao posto de General na ativa, receberá o oficial uma espada que lhe será entregue solenemente pelo Chefe do Estado-Maior do Exército.

O Oficial-General da reserva que for convocado para o serviço ativo ou venha a desempenhar função de comando, receberá igualmente uma espada, que lhe será entregue nas condições acima estabelecidas e que deverá ser restituída ao deixar o oficial as funções para as quais tenha sido convocado ou nomeado, cabendo à Secretaria Geral do Ministério da Guerra incumbir-se da guarda e histórico dessas espadas."

§ 1º. São consideradas como tendo sido entregues nas condições estabelecidas neste artigo as espadas em poder dos atuais Oficiais-Gerais, em serviço ativo.

§ 2º. Os oficiais graduados no posto de General em consequência da Lei n. 1.338, de 30 de janeiro de 1951, são considerados, para efeito de recebimento de espadas, na mesma situação dos promovidos a este posto na ativa.

Art. 2º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 25 de agosto de 1956; 135º da Independência e 68º da República.

JUSCELINO KUBITSCHEK.

Henrique Lott.

(D.O. n. 199, de 28 Ago 56.)

* *

LEI N. 2.853 — DE 28 DE AGOSTO DE 1956

Altera a Lei n. 1.046, de 2 de janeiro de 1950 (Dispõe sobre consignação em fólio de pagamento)

O Presidente da República,
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º. O art. 1º, da Lei número 1.046, de 2 de janeiro de 1950, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º. É permitida a consignação em fólio de vencimento, remuneração, salário, provento, sub-

sídio, pensão, montepio, meio-sôlido e gratificação adicional por tempo de serviço."

Art. 2º. O art. 21 e parágrafo único da Lei n. 1.046, de 2 de janeiro de 1950, passam a ter a seguinte redação:

"Art. 21. A soma das consignações não excederá de 30 % (trinta por cento) do vencimento, remuneração, salário, provento, subsídio, pensão, montepio, meio-sôlido e gratificação adicional por tempo de serviço.

Parágrafo único. Esse limite será elevado até 70 % (setenta por cento) para prestação alimentícia, educação, aluguel de casa ou aquisição de imóvel destinado a moradia própria."

Art. 3º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, em 28 de agosto de 1956; 135º da Independência e 68º da República.

JUSCELINO KUBITSCHEK.

Nereu Ramos.

Antônio Alves Câmara.

Henrique Lott.

José Carlos de Macedo Soares.

José Maria Alkmim.

Lúcio Meira.

Ernesto Dornelles.

Clóvis Salgado.

Parsifal Barroso.

Henrique Fleiuss.

Maurício de Medeiros.

(D.O. n. 200, de 29 Ago 56.)

* *

AVISO N. 880, D-1B — DE 7 DE AGOSTO DE 1956

Considerando:

— que Alberto Santos Dumont, depois de obter a dirigibilidade dos balões, independentemente das correntes aéreas, realizou a 23 de outubro de 1906 o primeiro vôo do mais pesado que o ar, dando nascimento à moderna aeronáutica;

— que Santos Dumont foi patriota que dedicou suas magníficas realizações à Pátria, para os trabalhos de paz ou as ações da guerra;

— que a obra estupenda de Santos Dumont deve ser do conhecimento de todos os brasileiros, que devem saber tudo quanto possam sobre sua vida e seus trabalhos;

— que Santos Dumont foi escolhido para Patrono da Fôrça Aérea Brasileira e da Aeronáutica de nossa Terra, tendo sido distinguido com o posto de Tenente Brigadeiro;

— que o Governo Brasileiro resolveu designar o "Ano Santos Dumont", pelo Decreto n. 38.610, de 19 de janeiro de 1956, e que assim se recordará, no Brasil inteiro, o 1º vôo realizado há cinqüenta anos passados pelo avião 14-Bis, o primeiro mais pesado que o ar que por seus próprios meios, sem qualquer propulsão senão a de sua máquina alçou vôo e foi descer, sem acidentes, muito além da marca estabelecida em concurso internacional permanente;

— que é dever de todos os brasileiros em geral e dos órgãos governamentais, em particular, contribuir para o reconhecimento e o estudo dos grandes vultos de nossa História,

Determino :

Art. 1º. O Exército Brasileiro cooperará ativamente nas solenidades comemorativas do "Ano Santos Dumont".

Art. 2º. Em todas as unidades estabelecimentos e, particularmente, escolas militares de todos os níveis, na semana de 16 a 23 de outubro de 1956, deverão ser realizadas sessões de instrução, palestras ou conferências sobre a figura extraordinária de Alberto Santos Dumont e as suas realizações, tudo de acordo com o programa e súmulas históricas que o Estado-Maior do Exército organizará e, em tempo, distribuirá.

Art. 3º. Os Comandantes de Guarnição, em todo território nacional entrarão em contato com as autoridades civis e tudo farão para que, em entidade civil local, se realizem sessões cívicas em honra de Santos Dumont, nelas devendo falar um Oficial do Exército, sobre o tema em foco ou seja a personalidade de Santos Dumont e o significado e valor de seu invento aeronáutico.

Art. 4º. Os Comandantes de Guarnição em todo o território nacional, procurarão incentivar as associações de militares a realizarem festividades de caráter cívico em honra do Pai da Aviação.

Art. 5º. Anualmente, em todos os quartéis, será lembrada a figura admirável de Alberto Santos Dumont e serão dadas sessões especiais de instrução sobre a sua vida e o valor de sua obra, para o Brasil e para o mundo.

Art. 6º A Biblioteca do Exército organizará programa especial, com que participará das comemorações do Ano Santos Dumont.

(D.O. n. 200, de 29 Ago 56.)

* *

AVISO N. 902-DA — DE 13 DE AGOSTO DE 1956

Em todas as petições, requerimentos, pedidos de reconsideração de atos, recursos ou quaisquer outras pretensões, versando sobre promoções de praças ou de oficiais, em resarcimento de preterição, devem as autoridades informantes — qualquer que seja o escalão — apreciá-los também sob o aspecto de sua prescrição, baseando-se nas disposições que a lei ou o regulamento específico do caso focalizado institui ou nas disposições gerais pertinentes à matéria.

Outrossim, devem os Comandos, Chefias e Diretorias propiciarem às praças e aos oficiais todos os meios para que os mesmos estejam a par dos pontos obtidos em seus postos e graduações publicando em seus boletins os quadros de acesso e outros documentos que facilitem tal desiderado.

(D.O. n. 200, de 29 Ago 56.)

AVISO N. 905-D6-A — DE 13 DE AGOSTO DE 1956

* *

Estabelecimentos comerciais e anexos — Reembolsáveis — Vendas a prazo — Proibida

Tendo em vista o que sugere o Exmo. Sr. Gen Diretor Geral de Intendência, em Ofício n. 93-D2-S6, de

17 de julho último e considerando :
 — a urgente necessidade de proporcionar maiores recursos financeiros ao Estabelecimento Comercial de Material de Intendência, às Secções Comerciais dos Estabelecimentos das 2^a, 3^a e 7^a Regiões Militares e aos demais órgãos deste Ministério que fornecem aos militares e famílias artigos de uniformes, vestuários e outros de uso doméstico ;

— que as vendas para indenização a prazo, longe de possibilitar esse objetivo em melhores condições de preço dificultam-no pela grande inversão de capital que exigem, para recuperação lenta e por demais burocrática ;

— a conveniência de prática de boa e indispensável economia decorrente das aquisições à vista na indústria e no comércio por parte daqueles órgãos e dos lucros mínimos que devem auferir dos que a elas recorrem,

Resolvo :

a) a partir de 1 de setembro p. vindouro, as vendas de artigos de qualquer espécie, nos citados Estabelecimentos, Secções Comerciais e Anexos Reembolsáveis serão feitas exclusivamente à vista ;

b) durante o mês de agosto em curso, permitir-se-á vendas em cinco mensalidades ;

c) finalmente, os lucros líquidos máximos admissíveis não poderão ultrapassar de 3 % (três por cento).

Ficam revogadas as demais disposições em contrário — General Henrique Baptista Duffles Teixeira Lott, Ministro da Guerra.

(D.O. n. 201, de 30 Ago 56.)

AVISO N. 913-D2 — DE 16 DE AGOSTO DE 1956

1 — Tendo em vista atender à necessidade de dar ampla difusão às informações concernentes à atividade profissional e aos assuntos de interesse geral dos militares do Exército, autorizo a publicação de um "Noticiário do Exército", para circulação restrita ao âmbito militar.

2 — Instruções pormenorizadas regularão a publicação e o funcionamento dêsse órgão informativo.

(D.O. n. 201, de 30 Ago 56.)

* *

AVISO N. 916-D5-E — DE 17 DE AGOSTO DE 1956

Tendo em vista o recente Decreto Legislativo n. 22, de 22 de maio de 1956, publicado no "Boletim do Exército" n. 21, de 26 de maio de 1956, que concedeu anistia a todos os civis e militares envolvidos nos acontecimentos de novembro até 31 de março de 1956.

Resolvo anular as penas disciplinares aplicadas aos militares do Exército, em decorrência dos referidos acontecimentos, devendo as autoridades a que estão subordinadas determinar as providências cabíveis no sentido de que sejam canceladas as referências existentes em seus assentamentos — Henrique B. D. Teixeira Lott, Ministro da Guerra.

(D.O. n. 201, de 30 Ago 56.)

O MUNDO DAS FLAMULAS

FLAMULAS E CARTAZES EM GERAL

"Joroal" Publicidades Comércio e Indústria Ltda.

Mariz e Barros, 98 (Sobrado) — End Telegr. "Joroal" — Telefone : 28-6898

RIO DE JANEIRO

BIBLIOTECA MILITAR
SECRETARIA
Publicado no Bol. n° 4 de 1947 - 57
G. Regist. - 2-487

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

"A Defesa Nacional" agradece as seguintes publicações recebidas durante os meses de set. e out. do corrente ano :

a) Do exterior :

- Argentina — Revista Militar.
Bolívia — Revista Militar.
Espanha — "Ejército" — Revista ilustrada de las armas y servicios.
— "Revista de la oficialidad" (apêndice da Revista Ejército).
— "Guion" (Revista de los mandos subalternos).
França — Revue de Defense Nationale.
— Revue Militaire d'Information.
— Revue des Forces Aér. Franc.
Itália — Rivista Militare.
Portugal — Revista Militar.
— Revista da Cavalaria.
U.S.A. — Military Review.
— Rev. Aérea Latino Americana.
Venezuela — Revista de las Fuerzas Armadas.

b) Nacionais :

- "Conjuntura Econômica", da Fund. Getúlio Vargas.
"Comércio Internacional", do Banco do Brasil.
"Digesto Econômico", da Assoc. Com. de S. Paulo.
"Militia", da Fôrça Pública do Est. de S. Paulo.
"Itamaraty" — Bol. de Inf. do Min. das Rel. Ext.
"Rev. Brasileira de Geografia", do I.B.G.E.
"Boletim de Informações", da Conf. Nac. de Ind.
"Rodovia" — Rev. Téc. de divulgação rodoviária.
"Revista do Club Militar".
"Revista do Cons. Nac. de Economia".
"Revista do Serviço Público".