

A DEFESA NACIONAL

FUNDADA EM 10 DE OUTUBRO DE 1913

Ano LXIV	BRASIL — RIO DE JANEIRO, JANEIRO DE 1957	N. 510
----------	--	--------

SUMÁRIO

CULTURA PROFISSIONAL

	Págs.
Bases aeronavais em territórios alheios — Artigo do Vice-Almirante Alfredo Botelho de Sousa (Transcrito do número de outubro da "Revista Militar" de Portugal)	5
Transposição de curso d'água — Ten.-Cel. Luiz Felipe de Azambuja	11
Idéias fundamentais sobre a tropa do futuro — Artigo do Ten.-Cel. F.O. Miksche, traduzido do n. 6, da revista alemã "Werkkunde"	33
Finalidade e importância do curso de técnica de ensino do exército — Major Otávio Alves Velho	47

CULTURA GERAL

O domínio da bacia hidrográfica do Prata — General F. de Paula Cidade (Primeiro de uma série de três artigos)	53
Um fantasma na história rio-grandense — Eurico Rodrigues	67
As forças armadas como fator no povoamento da fronteira amazônica — Ten.-Cel. Tasso Villar de Aquino	75
Transportes rodoviários — Palestra do Major Ayrton de Carvalho Mattos, pronunciada na Faculdade de Direito do Paraná	81
Aspectos da indústria nacional, focalizados no discurso de posse do Dr. Lúcio Lunardi, ao assumir a presidência da C.N.I.	91

DIVERSOS

Oração do Exmo. Sr. Presidente da República na passagem do ano	101
Cooperação fecunda a do 1º Grupamento de Engenharia, através de um artigo do Prof. Virgílio Corrêa Filho	107
Síntese das atividades da Petrobrás no ano de 1956 — Palestra realizada pelo Ten.-Cel. Janary Nunes	111
Visita do Gen. A. Lira Tavares, ao tronco principal sul de nossa rede ferroviária	119

BRASILIANAS

Ligação rodoviária Brasil-Paraguai. Temos dez vezes mais rodovias que ferrovias. Recupramento das estradas de ferro. Construção das usinas de "Furnas" e "Três Marias". A dívida dos países latino-americanos ao "Eximbank". A importação de petróleo pelo Brasil em 1955. Extração de manganês no Brasil. Expansão da usina de Monlevade. Petrobrás : produção do Recôncavo	123
--	-----

NOTÍCIAS MILITARES

Escola Superior de Guerra: encerramento de Curso — Aplicação dos Regulamentos Militares: nota do Gabinete Militar da Presidência da República — Preparam-se os EE.UU. para a eventualidade de uma guerra atômica	129
--	-----

ATOS OFICIAIS

Leis, decretos, portarias e avisos, de interesse geral para o Exército, publicados nos meses de outubro e dezembro de 1956, no "Diário Oficial"	135
---	-----

DIRETORIA ELEITA PARA O EXERCÍCIO DE 1955/1958

Diretor-Presidente

Gen. Rafael Danton Garrastazú Teixeira

Diretor-Secretário

Ten.-Cel. João Baptista Peixoto

Diretor-Gerente

Ten.-Cel. João Capistrano Martins Ribeiro

Conselho de Administração

Gen. Benjamin Rodrigues Galhardo

Gen. Djalma Dias Ribeiro

Conselho Fiscal

Cel. Armando Batista Gonçalves

Cel. Adailton Sampaio Pirassununga

Cap. Lauro Paraense de Faria

Suplentes

Cel. Felicíssimo de Azevedo Aveline

Maj. Ruy Alencar Nogueira

Maj. Nelson Mesquita de Miranda

AVISO SOBRE 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 Nossos REPRESENTANTES E ASSINANTES, COMUNICAREM SUAS TRANSFERÊNCIAS OU MUDANÇAS DE ENDERÊÇO, USANDO A FICHA DESTACÁVEL 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

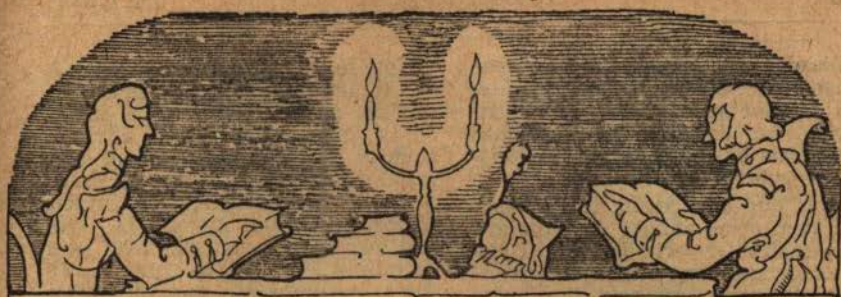
(Rua, Bairro, Cidade e Estado)

Enderêço atual :

Unidade Região

Residência

(Rua, Bairro, Cidade e Estado)



CULTURA PROFISSIONAL

BASES AERONAVAIS EM TERRITÓRIOS ALHEIOS

ALFREDO BOTELHO DE SOUSA
Vice-Almirante, R.

Transcrito do número de outubro da "Revista Militar", de Portugal

O recurso aos territórios de outros Estados, para nêles se estabelecerem bases próprias, torna-se no presente, como já o foi na última guerra, uma necessidade :

1º, porque os campos de ação se tornaram muito mais extensos, não só para as forças navais, como para as aéreas, convindo economizar tempo e dinheiro, e realizar operações a distâncias que, não raro, vão além do que se admitia como raio de ação das diversas espécies de forças ;

2º, porque, tornando-se a guerra de nação contra nação um caso já hoje quase raro e tendo de contar-se cada vez mais com a guerra entre grupos de potências, mais se torna necessário o emprego dos territórios alheios, amigos e aliados. É certo que dantes se juntavam duas e as vèzes mais nações para a luta contra um mesmo adversário ; mas era o menos corrente e essas nações estavam ligadas por tratado de aliança, que estabelecia, ou admitia, a utilização dos territó-

rios do associado para fins que eram exclusivamente de guerra naval.

Tendo de efetuar-se a preparação da guerra entre grupos de Estados ligados por interesses ou afinidades culturais ou económicas, tornou-se impossível manter intactos os princípios de soberania que, durante alguns séculos, pareceram imutáveis. Hoje, com a preponderância que vai tomando a arma aérea, com raios de ação crescentes em medida imprevisível e, sobretudo, com o aumento do número das potências de cada grupo, até o ponto de devermos considerar apenas dois grupos que lutam pela hegemonia do Mundo, têm necessariamente de ser revistas as doutrinas do uso das bases aeronavais em tempo de guerra.

O alargamento do âmbito de ação das forças militares, conseqüente dos progressos técnicos, levou a aceitar como uma necessidade o estabelecimento das bases em territórios de outros Estados, com o fim de dispor de bases vantajosamente

colocadas nos teatros de operações de todo o Mundo e, designadamente, em relativa proximidade dos territórios, ou das regiões marítimas essenciais às comunicações do tempo de guerra.

Pois que a necessidade de bases em territórios amigos é impreterível, de desejar seria que as circunstâncias para a sua utilização estivessem dantemão estabelecidas, dado que as bases passam a ser do grupo de potências ligadas por um pacto — já não uma simples aliança.

O fôssco, que é o Oceano Atlântico e separa as nações americanas das européias, desde que, pela N.A.T.O., se estabeleceu a cooperação entre as nações das duas margens daquele Oceano para operações que, no futuro, virão a efetuar-se dos dois lados, mas mais intensamente do lado europeu, e desde o Mar Mediterrâneo ao Próximo Oriente, tornou necessário o estabelecimento neste lado de bases a utilizar pelas nações daquele grupo e, sobretudo pelos Estados Unidos da América, colocados no lado oposto do fôssco, bases a que os seus grandes recursos financeiros têm permitido dar-lhes a organização e a preparação adequadas para o uso de tôdas.

Mas, com os tempos novos surgiram maiores dificuldades, em certos casos, para o seu uso. Territórios coloniais, uns, de países relativamente atrasados, outros, estavam havia muito a ser utilizados como bases navais. As tendências crescentes de *self-determination* vieram criar grandes dificuldades e, podemos dizer que cada caso constitui um problema em si, ou um conjunto de problemas que têm de ser resolvidos, se o puderem ser.

Se algumas nações aceitaram esta adaptação dos princípios às necessidades, outras, mórmente as menos experientes da vida internacional, têm-se manifestado por vêzes reticentes, incompreensivas.

Dificuldades maiores estão a surgir no caso das bases estabelecidas em territórios de países que nos últimos anos adquiriram a independência e se mostram tão ciosos dela, que estabecelem sérias restrições ao seu uso, ou o têm mesmo negado.

Note-se, o que parece paradoxal, que foram exatamente as nações européias, aquelas sôbre cujas idéias de soberania não havia dúvidas, aquelas mesmas que tinham formado doutrina, foram essas mesmas que, sem dificuldade, sem subterfúgios, souberam abdicar da parte que lhes parecia indispensável para permitirem o estabelecimento de forças militares nos seus territórios metropolitanos, como foi o caso da Inglaterra e de Portugal e, ultimamente, da Espanha. As necessidades da última guerra levaram à conclusão de acordos diplomáticos para a utilização durante o tempo das hostilidades, das suas posições insulares, que se apresentavam indispensáveis a aliados, ou apenas a amigos, em troca de outros serviços ou vantagens militares.

Mas, voltemos ao ponto inicial: porque as bases a estabelecer são para uso do grupo de nações e não apenas para uso do possuidor do território, nenhuma dessas nações receia que dêse uso venha a conquista do mesmo território.

Há na Europa um Estado que, não possuindo forças militares, mas dispondo de posições essenciais às operações do grupo em que se integrou, tomou — pelo menos teoricamente — a atitude de impedir que o seu território continui a ser utilizado.

Outro Estado, extra-europeu, vivendo dias de civilização milenária, resolveu para o presente, pelo fato de possuir uma passagem indispensável à vida da grande maioria das nações, que exclusivamente na sua mão ficaria a defesa e a segurança dessa passagem, de resto bem difícil de conseguir com os mais poderosos meios de ação militar.

Naquela guerra a defesa da mesma passagem absorveu grandes recursos militares. Com os meios de hoje ainda maiores seriam. Dado o desenvolvimento e poder da arma aérea, é bem possível ao grupo de nações adverso provocar a sua destruição, com um prejuízo incalculável para toda a humanidade. Supondo mesmo que o proprietário do território resolve manter-se neutral entre os dois grupos em luta — o que parece bem difícil — quem ga-

rante que o grupo, que menos tem a perder com a destruição da passagem, se não resolverá a fazê-la, uma vez certo de que isso pode conceder-lhe uma superioridade geral, que de outro modo não conseguiria? Treme-se perante essa possibilidade e espanta que uma nação deseje assumir voluntariamente a garantia dessa passagem só para afirmar a sua soberania absoluta sobre ela.

Sirva isto apenas de preâmbulo ao exame de alguns casos concretos, que pretendemos fazer, com os seus caracteres e as suas dificuldades próprias.

• •

A paz, periclitante, como é, levou as nações do grupo da N.A.T.O. — e pensamos que o mesmo está a passar-se no campo presumivelmente adverso — a seguirem uma larga política de bases nos territórios amigos, quer para assegurar a defesa própria, quer para delas se lançarem mais rapidamente sobre territórios do adversário.

O anticolonialismo e os exagerados receios dos Estados subdesenvolvidos de menos respeito pela sua soberania, trouxeram, como disse-mos, novas dificuldades à manutenção das bases militares em territórios alheios. Mas, dentro dos próprios Estados, que tanto lutaram para criar e manter as bases que lhes pareciam indispensáveis à sua defesa — e agora à defesa comum do seu grupo de nações — surgem opiniões que bem parecem fundadas nos mudados tempos.

Assim, o partido trabalhista britânico afirma, em uma sua resolução, que a estratégia das bases insulares não tem razão de ser nesta era atômica. "A Chipre e a Singapura se deve deixar seguir o princípio de que os povos devem dispor de si próprios, sendo um contrassenso a conservação de bases no meio de populações hostis".

O que de verdade há nesta afirmação tem de ser contrabalançado pela adaptação dos princípios às modalidades e situações novas: as bases espalhadas pelo Mundo deixaram de servir para uso exclusivo do Estado que as instalou e man-

tém, para servirem à defesa de um grupo numeroso de nações. Por isso, para a sua construção e manutenção se devem observar o melhor tato e a melhor diplomacia, para que não possa prevalecer a versão comunista de tratar-se de aventuras coloniais e de aquisição de territórios.

Até há pouco, duas regiões do globo, a Ártica e a Antártica, eram consideradas pouco aptas a servir às grandes operações militares. O extraordinário desenvolvimento da aviação e o correspondente crescer de importância da arma aérea vieram mostrar que, mesmo sem se dispor imediatamente de aviões de bombardeamento intercontinentais, era vital estabelecer bases que permitissem aos Estados Unidos, como membros da N.A.T.O., utilizar do lado europeu os seus bombardeiros médios. Num conflito geral, em futuro relativamente próximo, das regiões árticas e subárticas seriam despedidos pelo ar os primeiros golpes decisivos. Já não há problemas insolúveis para o voo nestas regiões, desde que se dispõe dos auxiliares electrónicos, precisos para a navegação, de excelentes aviões e de motores de alta eficiência.

Eram, porém, necessárias as bases. A base da N.A.T.O., estabelecida em Reykjavik, na Islândia, dividindo praticamente a meio a distância de Washington a Moscovo, constitui no presente elemento indispensável às comunicações da N.A.T.O., de que a Islândia é membro e, pelo tratado de 1951, ficou apta a realizar esta sua missão. Uma resolução, porém, do Parlamento Islandês, veio reclamar a retirada de todas as forças americanas, "em vista da mudada situação".

O Secretário de Estado americano declara as bases da Islândia de importância permanente para a segurança do Ocidente; não são de direito próprio da nação americana, mas apenas como agente da N.A.T.O. e, a pôr-se a questão de abandoná-las, é ao Conselho do Atlântico Norte que caberá tomar as medidas necessárias.

Passada a última guerra, surgiu mais vivo o nacionalismo egípcio e mais ainda se intensificou com a

mudança da situação política. Naquela guerra lutou o Império Britânico, e bem lhe custou, para manter livre a linha de comunicações que atravessa o Canal, o que fez para defesa da sua linha vital de comunicações marítimas, cuja importância ainda hoje melhor se reconhece que é vital para quase todas as nações marítimas, como nó primacial da cadeia maravilhosa de bases que, de Gibraltar por Malta, Port Said e o Canal, segue para Aden, Columbo e Singapura, para ter em Hong-Kong o elo essencial da distribuição para o Extremo Oriente. É o Canal que assegura à Armada Britânica, como a quase todas, a posição donde encurtar o caminho que, durante séculos, Portugal e depois as outras nações marítimas, seguiram pelo Cabo da Boa Esperança para o Extremo Oriente.

A garantia de o Canal se manter aberto, sem discriminação, existiu durante três quartos de século, assegurada pela Convenção de 1888 e pelo tratado anglo-egípcio que permitiu o estabelecimento naquele território de tropas britânicas, capazes de assegurarem a sua defesa. O nacionalismo egípcio reclamou contra a ocupação, embora não dispusesse de forças que pudessem realizar a importante e árdua missão de defesa. Mas os tempos mudaram, muitas pressões levaram por fim a Grã-Bretanha a ceder. Certo é que não foi necessário ao Egito lançar mão da zona do Canal. Ela estava já na sua posse pelo tratado de 1954. O que o Egito fez foi ocupar as instalações da base e da Companhia do Canal.

Porque a Grã-Bretanha não podia ficar à mercê de uma interrupção das suas comunicações aeromarítimas por aquela linha vital, recorreu ao seu pequeno estabelecimento da Ilha de Chipre para dele fazer uma base que, embora cortada a linha marítima, ainda pudesse assegurar a ligação aérea, cuja importância cresce sempre, além de servir às linhas marítimas mediterrâneas.

Ainda uma vez, vieram fazer-se sentir as preocupações do nacionalismo e do anticolonialismo, que, aqui, encontraram, a complicar a

situação, a luta de duas nações, ambas aliadas na N.A.T.O., cada uma delas reivindicando direitos sobre a ilha.

Se o problema se resolvesse a favor de uma delas, levantava-se mais uma vez o de saber quem dispunha de força para, servindo de base à N.A.T.O., estabelecer todas as instalações e defesas que seriam necessárias, ou para impedir que um adversário poderoso delas se aposentasse.

Ao fim de quatro meses de negociações para ser renovado por mais cinco anos o acordo para uso, pelos americanos, da grande base aérea de Dharan, na Arábia, tiveram aquelas de ser interrompidas e dizia-se que o rei Said fizera cessar o seu uso até que lhe fôsse fornecido pelos Estados Unidos o material de guerra necessário para armar 15.000 homens de tropas regulares. Constava mesmo que as instalações de óleos seriam destruídas se os ocidentais tentassem impor ao Egito uma solução pela força em Suez. Parece que tais notícias não tinham fundamento, mas elas mostram a incerteza que paira sobre o uso das instalações em terra estranha, que se encontram, naturalmente, sob o controle do proprietário do mesmo território.

Também os árabes de Aden estão agitados pelos egípcios e pelos saudistas, e a população de Singapura aspira à independência, tendo interrompido as negociações com Londres.

Ceilão, cuja posição e cuja produção de canela fizeram da ilha a parcela mais valiosa do nosso Império da Índia foi, durante século e meio por nós ocupada e, nos últimos tempos desta ocupação, teatro essencial das lutas entre portugueses e holandeses, que dela se aposentaram quando dispunham no Oriente de uma centena, e mais, de naus, enquanto nós dificilmente atingíamos a meia dúzia. Depois veio a posse da Grã-Bretanha.

Nos últimos dias, com o acesso ao poder de um Primeiro Ministro dinâmico, Bandara, a Conferência dos Primeiros Ministros da Comunidade Britânica deu por praticamente terminado o domínio bri-

tânico na ilha e brevemente será içada a bandeira de Ceilão na baía de Trincomale. Tão disputada pelos europeus já no século XVII, a quarta ou quinta parte do Mundo em superfície, forneceu durante 150 anos a base donde o poder marítimo britânico dominou o mar Índico, e ainda teve papel destacado na Segunda Guerra Mundial. Há alguns meses ali esteve o Primeiro Lorde do Mar, Almirante Conde Luís de Mountbatten, a tratar com Bandara, "Nada tenho com o que acontece à base politicamente; tudo o que peço é que o porto seja conservado em boas condições", afirmou então o Primeiro Lorde do Mar.

Nesta base naval, como na base aérea de Katunayake, veremos arriar o Union Jack, mas subsistindo as vantagens essenciais.

Há ainda o caso da ilha de Okinawa, que os Estados Unidos da América tencionam guardar para si, como legítima conquista da última guerra. Os comunistas, tanto no Japão, como na ilha, atearam o fogo à sombra de uma requisição de terrenos pouco valiosos. Mas o Secretário de Estado americano declara que o arrendamento durará muitos e muitos anos. Ali estão concentrados, além de 40.000 homens do Exército, muitas forças de mar e ar, capazes de despedirem poderosos golpes de mão contra o continente chinês, à Sibéria e até Moscovo, pois que a força disponível deve aumentar. Na imprensa americana pode observar-se a tendência do governo, em vista do que está a acontecer com as forças estrangeiras em zonas perturbadas do Mundo: não permitir que a arrogância e o arbítrio "ponham em perigo as fundações do nosso mais poderoso bastião do Pacífico".

Nas Filipinas, foi o seu governo quem propôs recentemente a remodelação necessária no acordo sobre o funcionamento das bases americanas estabelecidas no território, cujos tópicos essenciais seriam:

1. As bases e os terrenos que não fôsem empregados ou necessários, seriam devolvidos. Cita-se mais de uma dúzia de instalações militares e de áreas reservadas, en-

tre elas as Mariveles, que ocupam metade da província de Bataan, "mal deixando o espaço necessário à vida dos seus habitantes".

2. As Filipinas desejariam que os Estados Unidos afirmassem clara e publicamente a sua decisão de reagirem "com uma retaliação imediata e automática" contra qualquer ataque às Filipinas.

3. A reafirmação recente dos governantes dos dois países sobre a soberania filipina nas bases americanas seria manifestada pelo içar da bandeira filipina sobre as mesmas.

4. As leis filipinas seriam aplicáveis dentro das bases, no máximo compatível com o "mínimo de privilégios e imunidades indispensável ao emprego efetivo das bases".

5. O prazo de 99 anos do acordo seria substituído por outro que o dê por findo logo que cesse a necessidade das bases para a defesa comum.

Embora rejeitando qualquer idéia de neutralismo, as Filipinas reclamariam o maior respeito pela sua soberania, "de forma a não deixar no resto do Mundo a menor dúvida quanto à sua independência".

Um grande ponto de interrogação pairaria sobre a possibilidade do emprego das cinco bases americanas de Marrocos, se os Estados Unidos não estivessem a preparar-se para poderem dispensá-las. Um jornal francês, referindo-se aos 500 milhões de dólares, gastos pelos americanos nas suas bases de Marrocos, dizia que haviam de ver voltar-se contra eles o efeito das suas atividades anticolonialistas. As bases foram construídas de acordo com os franceses, no que era um protetorado seu e, naturalmente, sem consulta das autoridades marroquinas. Desde que o país adquiriu soberania própria, os seus agentes anunciam que a questão ficará aberta e dependente de negociações entre os americanos e o governo de Marrocos. "Como o aprendiz feiticeiro, estão ameaçados de serem queimados pelo fogo anticolonialista que atearam ou alimentaram pelo Mundo nos últimos dez anos". Mas o mesmo jornal apressa-se a acrescentar que, naturalmente, Marrocos

baixará as suas exigências — falava-se em 500 milhões de dólares pela renda anual das cinco bases — quando souber que as bases em Espanha estão em vias de se ultimar.

Foi em julho último a Madri uma missão americana para iniciar conversações de alta estratégia com missões portuguesa espanhola, no intuito de trazer toda a Península Ibérica para dentro do grupo de defesa da Europa Ocidental. "Portugal, membro da N.A.T.O. — dizia-se — é também aliado da Espanha pelo Pacto Ibérico de 1940. Desde há anos que se realizam periodicamente conversações de Estado-Maior entre os dois países". Deu-se assim o primeiro passo para ligar diretamente o teatro espanhol de operações ao resto da Europa, pois que, não sendo a Espanha membro da N.A.T.O., este teatro era autônomo, em pé de igualdade com todo mais daquela organização. Era o resultado, dizem as fontes americanas, das negociações realizadas em novembro passado entre o Generalíssimo Franco e o Secretário de Estado americano, que se propuseram tratar de coordenar os vários problemas de defesa entre o comando americano da Europa e os países da Península e, em primeiro plano, garantir a segurança das instalações militares americanas ali estabelecidas, ou a estabelecer.

Conforme as declarações do Secretário Adjunto da Defesa Americana, o seu país, dada a grande importância que para a sua defesa tem a Espanha, está ali a despendar avultadas somas em obras de defesa. O governo de Washington — diz — desejaria ver os espanhóis bem armados, como poderosos aliados, em caso de futura agressão. Trata-se de construir um certo número de bases estratégicas aereona-

vais, ao lado das costas do Atlântico e do Mediterrâneo, ao mesmo tempo que se estuda o oleoduto subterrâneo que a todas ligue. É esta uma das obras mais importantes, a qual garantirá a toda a rede de bases o abastecimento contínuo de óleo e gasolina e partirá da base aérea de Rota para Saragosa. As bases em construção estarão em condições de apoiarem a aviação em fins da próxima primavera e, em completo funcionamento, dentro de dois anos.

A base de Torrejon será a sede do comando de toda a aviação americana colocada na parte espanhola da Península. Além das duas instalações referidas, haverá a base de Moron, 30 milhas a Sueste de Sevilha, a de S. Pablo a Nordeste, e as de S. Jurjo e Valenzuela, próximo de Saragossa.

O porto de Mahon, na Ilha Minorca, grande base naval do passado e teatro de tantas lutas pelo domínio do Mar Mediterrâneo, está a ser consideravelmente melhorado.

Este conjunto de bases apoiará de forma superior as forças continentais de defesa da N.A.T.O., dando-lhes extraordinárias possibilidades de ação, para aumentarem o seu poder naval e aéreo. São posições que apenas ficarão a cerca de hora e meia de voo do Reno, para os aviões de jato, e a seis horas do Kremlin. Elas, o oleoduto que as ligará e os melhoramentos em Porto Mahon, irão, ao que se diz, a 365 milhões de dólares, a que terão de acrescentar-se 350 milhões para modernização das forças terrestres, navais e aéreas, além de 115 milhões de auxílio econômico.

Quando completas, constituirão um dos mais poderosos complexos de bases do Mundo.

TRANSPOSIÇÃO DE CURSO D'ÁGUA

CASO DA CAVALARIA

Ten.-Cel. LUIZ FELIPPE DE AZAMBUJA

EXPLICAÇÃO NECESSÁRIA

As presentes Notas foram redigidas para o uso exclusivo dos cadetes do 3º ano do Curso de Cavalaria da AMAN. Ao fazê-lo, moveu-nos o intuito de não nos cingirmos à condensação do que lhes é indispensável saber sobre o assunto; embora sem a idéia de esgotá-lo, quizemos, baseados na maneira geral e esparsa como se encontram esses conhecimentos nos diversos textos regulamentares que deles tratam, fornecer aos futuros aspirantes os dados de que tinham necessidade para o estudo de tal tipo de operação e, além disso, dar-lhes uma visão panorâmica da mesma no âmbito da Cavalaria. Esta é, pois, a razão pela qual estas Notas têm a compleição com que se apresentam.

Nos diversos casos focalizados, partimos sempre do princípio de que os cavalos permanecerão na margem amiga. Mesmo que isto não corresponda exatamente à realidade, achamos preferível criar a situação mais difícil de apoio em pessoal e material especializado, uma vez que não é impossível acontecer semelhante caso excepcional. A transposição do homem com seu cavalo facilita a solução do problema e, assim sendo, torna-o sobremodo acessível a quem já souber resolver o caso mais complexo.

Após a distribuição destas Notas, recebemos numerosos pedidos de remessa da parte de companheiros que se mostraram interessados em possuí-las. Na impossibilidade de os atender, como seria de nosso desejo, decidimos socorrer-nos de "A Defesa Nacional", com o único propósito de dar satisfação, pelo meio que se nos afigurou mais prático, aos pedidos com que fomos honrados:

Trata-se de um trabalho despretencioso, para uso apenas "em casa" e, como tal, deve ser interpretado.

I — INTRODUÇÃO

A — "Em razão das restrições que impõem aos movimentos e à manobra, os rios largos e não vadeáveis exercem influência considerável nas operações militares. Eles constituem obstáculos ao ataque, e linhas naturais de resistência nas ações defensivas ou retardadoras: protegem

contra os reconhecimentos terrestres inimigos e dão segurança contra ataques mecanizados. O ataque através de rios não vadeáveis requer *medidas especiais de preparação*, tanto técnicas quanto táticas, proporcionais à importância do rio e ao valor relativo das forças oponentes" (C 100-5, Capítulo 13, art. II, § 781, edição de 1948).

B — As operações em curso d'água são freqüentes para uma tropa em campanha. Mas é preciso lembrar que a História somente registra o êxito daquelas que foram meticulosamente preparadas, hábilmente comandadas e eficientemente executadas. Resulta daí a imperiosa necessidade de os quadros conhecerem muito bem as condições técnicas e táticas que regulam a realização desse tipo de operação e de a tropa ser adequadamente treinada em todos os seus detalhes de execução. Convém alertar desde já, entretanto, que nas operações através de curso d'água, que envolvem uma transposição, esta constitui um meio e, não, o fim procurado.

C — As presentes Notas visam a estabelecer a devida compreensão do que, sobre o assunto, se acha consignado nos textos regulamentares e a fornecer alguns detalhes técnicos e táticos que nêles não se encontram suficientemente esclarecidos.

D — Para lograr um conhecimento satisfatório sobre Transposição de Curso D'Água, é evidente que não bastam as presentes Notas. É preciso conhecer os textos abaixo, que elas esclarecem e completam :

- C 2-50 : §§ 582 a 615 (Ed. 54) ;
- C 2-51 : §§ 517 a 529 e 570 (Ed. 51) ;
- C 2-52 : §§ 57 a 59 (Ed. 51) ;
- C 2-61 : §§ 713 a 734 (Ed. 53) ;
- C 2-15 : §§ 671 a 691 (Ed. 51) ;
- C 5-6 (ENG) : §§ 68 a 99 (Ed. 53) ;
- C 100-5 : §§ 781 a 814 (Ed. 48) .

E — A título ilustrativo, podem ser lidos numerosos artigos publicados pela "Military Review", entre os quais são particularmente recomendados os seguintes :

- "Transposição de Curso d'Água" — Número de Out 50 ;
- "Defesa de um Curso d'Água" — Número de Fev 50 ;
- "Duas transposições de Curso d'Água" ;
- "Vultorno e Inn" — Número de Dez 47 .

II — TIPOS DE TRANSPOSIÇÃO

A — Sempre que houver necessidade de transpor um curso d'água defendido pelo inimigo, executar-se-á uma transposição "A Viva Fôrça".

As possibilidades do inimigo no local, portanto, classificam a transposição em dois tipos bem definidos :

- transposição Imediata (defesa fraca) ;
- transposição Preparada (defesa forte)

III — A TRANSPOSIÇÃO IMEDIATA

Fonte de consulta : "Transposição Imediata", pelo Maj. Engenheiro H. J. Ligneul.

A — É assim chamada a transposição feita com os meios de que a tropa dispõe no momento, sejam êles orgânicos, previamente dados em reforço ou provenientes de recursos locais. É também denominada de transposição Rápida. Este tipo de transposição só é praticável em cursos d'água defendidos por um inimigo mais fraco do que a tropa que os vai

transpor, ou que não dispôs de tempo suficiente para se instalar adequadamente.

Não se pode pensar em executar uma transposição imediata contra um inimigo forte, que teve tempo suficiente para organizar a defesa do curso d'água. Qualquer tentativa nestas condições resultará muito provavelmente em insucesso.

B — O êxito da transposição imediata repousa nas informações, na rapidez, na audácia e na aptidão da tropa que a realiza. Atingido que seja o curso d'água, os primeiros elementos são lançados sem hesitação através da corrente, utilizando o material disponível ou, na falta de meios de transposição, vencendo-a a nado. Estabelecem, sem perda de tempo, uma cabeça-de-ponte na outra margem e protegem a transposição dos demais elementos, que se seguirá logo após.

C — Ao contrário do que acontece com a Transposição Preparada, a Imediata não pode ser apresentada em forma esquemática. Sendo ação, audácia, exploração de oportunidades, comporta sempre feições diferentes, conforme a situação; não pode, por isso, ser regulada por meio de regras rígidas e, conseqüentemente, torna-se muito difícil sua sistematização. A despeito disso, o pleno conhecimento de como se efetua a Transposição Preparada propiciará valiosos elementos de decisão e de execução em cada caso vivido.

D — As pontes capturadas, mesmo as parcialmente demolidas, constituem sempre um dos mais valiosos meios para o início de uma Transposição Imediata, pois facilitam a conquista rápida e econômica de uma cabeça-de-ponte. (Ler o artigo "A cabeça-de-ponte do Remagem" na "Military Review", Número de Jul 49).

Os recursos locais devem ser aproveitados no máximo. Embarcações civis de toda natureza e meios de fortuna diversos podem prestar considerável suplementação ao rendimento obtido pelos meios orgânicos ou de reforço. Quando aqueles não existirem no local, o êxito repousará no emprêgo judicioso dos últimos, para a transposição do material e dos elementos que não devam chegar à outra margem a nado.

E — A Transposição Imediata é comum nas operações do escalão Divisão e muito mais ainda nos escalões mais baixos. No caso da Divisão de Cavalaria, pode-se dizer que raramente há oportunidade para efetuar outro tipo de transposição. Ela normalmente opera descentralizada, em largas frentes e a considerável distância do escalão capaz de lhe dar o indispensável apoio de tropas especializadas. O BE Cmb. da DC dispõe de reduzidos meios utilizáveis para a transposição, como veremos adiante. Sempre que a DC, ou qualquer de seus elementos (GT Hipo, GT MTZ, RRec. Mec.) tiver de realizar uma Transposição Preparada, precisará, como a DI, de reforço substancial de meios e de pessoal de Engenharia.

F — Meios de transposição da DC e suas possibilidades.

1 — O BE Cmb. da DC possui o seguinte material de transposição :

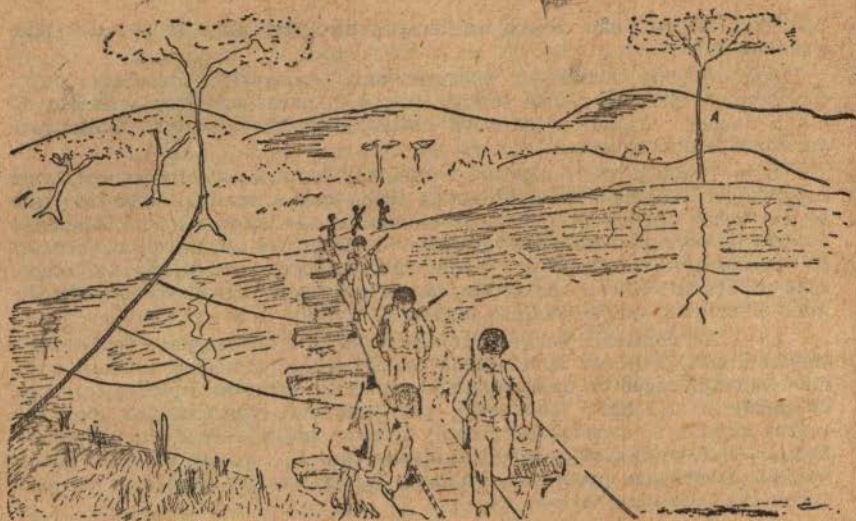
a — 3 portadas de Infantaria, a 6 botes (M2) cada uma (18 botes).

b — 1/2 ponte B4A1 (brasileira).

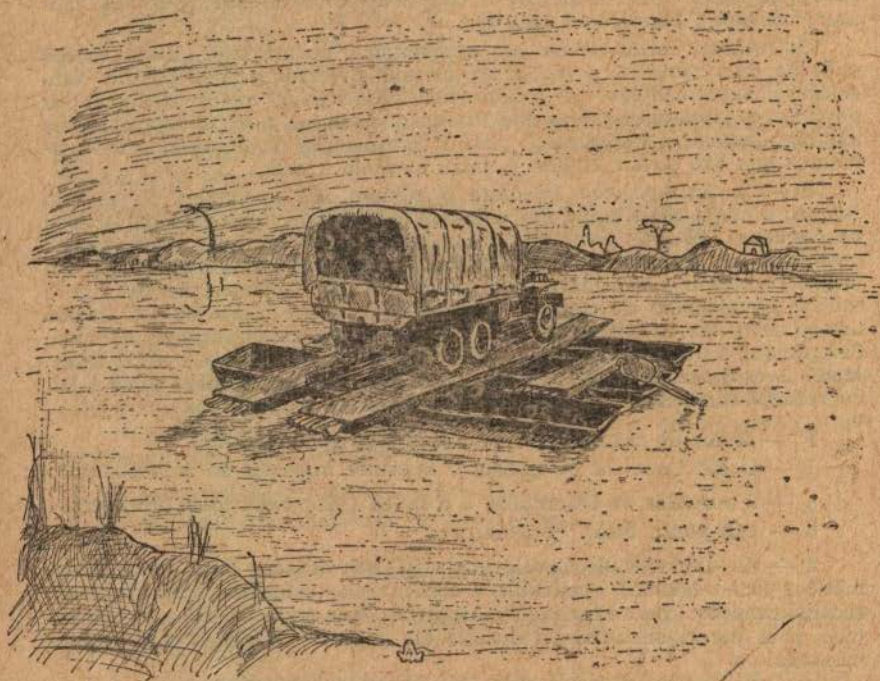
2 — As unidades de Cavalaria da DC são dotadas de 2 botes pneumáticos para 5 homens, destinados a atender suas próprias necessidades de reconhecimento. Para efeito de transposição, esse material não será computado, pois que só em última instância ele pode ser utilizado com esta finalidade.

3 — O material do BE Cmb. confere à DC as seguintes possibilidades :

a — Transposição de um esquadrão em Uma só Vaga, em botes de assalto, utilizando o material das 3 portadas de Inf. (Ver os Quadros-Base anexos).



Tropa utilizando uma passadeira



Portada de Infantaria
(Extraída do C 56)

b — *Construção de 3 Portadas de Inf., classe 8* (permite transpor 1 Vtr. 2 1/2 t, carregada).

Essas portadas ocuparão, como é óbvio, todos os 18 botes e, conseqüentemente, mais nenhum elemento poderá utilizá-los a partir do momento em que se houver decidido construí-las.

c — *Construção de uma ponte classe 8*, em rios com o máximo de 34 m de largura, empregando o material das portadas. Claro está que, em cursos d'água com essa largura máxima, convém muito mais utilizar o material para construir essa ponte, do que as portadas, de vez que a possibilidade de tráfego contínuo confere às pontes muito maior rendimento.

d — *Construção de 4 Portadas classe 35 ou de 2 Portadas classe 50*, empregando os 16 pontões da 1/2 equipagem B4A1.

Tempo gasto na construção :

Portada C1 35 (4 pontões) : 60 Min.

Portada C1 50 (6 pontões) : 90 Min.

e — *Construção, com o material da B4A1* (que, então, não será utilizado em portadas) dos seguintes tipos de pontes :

— 1 C125, com 132 m de comprimento, gastando 3 h 30 min. (Aprox.) ;

— ou 1 C1 35, com 100 m de comprimento, também em 3 h 30 min. (Aprox.) ;

— ou 1 C1 50, com 37 m de comprimento, gastando 1 h 35 min. (Aprox.).

G — Necessidades.

Para a DC (ou qualquer de seus elementos orgânicos) executar uma Transposição Imediata, haverá necessidade de botes de assalto para seus Esqd. Fzo., antes de a ponte (de qualquer tipo) ter sido construída. A travessia das viaturas leves (até 8 toneladas) da DC poderá ser feita nas portadas de Inf. ou em balsas (recursos locais). Entretanto, as outras viaturas com peso superior a 8 t (como é o caso dos carros do RRec. Mec., por exemplo) ou transpõem o curso d'água em portadas de pontões (da B4A1) ou aguardam a construção dessa ponte. Isto, naturalmente, se a DC (ou elemento subordinado) não receber um reforço adequado de meios de transposição.

H — Conclusão.

A DC ternária possui 12 esquadrões de fuzileiros e, contando com apenas 18 botes de assalto (das portadas de Inf.), só pode transpor um deles em cada vaga.

Desde que essa 1ª vaga consiga apossar-se da margem oposta e aprofundar-se suficientemente, de modo a impedir os fogos observados da artilharia inimiga sobre o local da transposição, o problema ficará simplificado, pois haverá possibilidade de utilizar as portadas e a ponte B4A1. Enquanto só se houver conseguido tomar pé na 2ª margem, será preciso continuar a transposição com meios descontínuos (botes), realizando a travessia de outros Esqd. em vagas sucessivas, até lograr condições de proteção indispensáveis à utilização dos outros meios.

Conclui-se daí que, mesmo no caso da Transposição Imediata (usando os meios do BE Cmb.), haverá a exigência de um planejamento, variável com a situação. Ele poderá comportar a organização das vagas previstas e a utilização dos demais meios, em condições muito aproximadas do que é feito na Transposição Preparada. Isto serve para confirmar a necessidade de conhecer muito bem como se executa este tipo de transposição, que será focalizado mais adiante.

I — Exemplo de Transposição Imediata

1 — Situação :

a — O 3º RC Mec., no cumprimento de sua missão normal, abordou, às 1100 do Dia D, o corte do Rio X e não pôde ultrapassá-lo por ter sido destruída a única ponte existente em sua zona de ação.

b — Segundo informes prestados pelo 3º RC Mec., o inimigo ocupa o Rio X com o valor de 1 Esqd. Fzo. (aproximadamente), em muito larga frente. Pode, entretanto, ser reforçado com o valor de 1 a 2 RC, a partir de o alvorecer de D + 2.

c — Baseado em que as operações além do Rio X são essenciais para o cumprimento da missão atribuída à 3ª DC, o Cmt. desta GU decidiu lançar o 3º RCM para, sem perda de tempo, transpor esse curso d'água e criar as condições de segurança indispensáveis à construção de uma ponte B4A1 no local conveniente, que deverá estar pronta a partir de 1200 de D + 1.

d — Para o cumprimento dessa missão, o 3º RCM recebeu os seguintes reforços (pessoal e material) :

— 1ª/3º BE Cmb., inclusive para apoio na 2ª margem.

— 3 portadas de Inf. (do Pel. Pnt. do 3º BE Cmb.), com $6 \times 3 = 18$ botes de assalto.

e — O restante do Pel. Pnt. do 3º BE Cmb. ficará em condições de se deslocar rapidamente para iniciar a construção da ponte B4A1 logo que possível.

2 — Características do Rio X :

— largura : 60 m ;

— profundidade : 3 m ;

— velocidade da corrente : 0,70 m ;

— margens favoráveis para emprêgo de botes de assalto ;

— boas condições de acesso à beira do rio por viaturas motorizadas.

3 — Considerações táticas :

— O 3º RC Mec. oferece as necessárias condições de segurança para a realização dos reconhecimentos táticos e técnicos indispensáveis, bem como para a aproximação do 3º RCM até o rio.

— Pode, ainda, proporcionar substancial apoio de fogo por ocasião da transposição.

— Dispositivo de travessia : dependerá do número de locais de travessia :

— 1º caso — Em um só local : Esqd. sucessivos.

— 2º caso — Em dois locais : 2 Esqd. Fzo. justapostos, cada um com 2 Pel. Fzo. em 1º escalão.

4 — Caso de transposição em um só local : (Ver Quadro-Base n. 1).

a — Utilização dos botes nas vagas de assalto :

— Vagas de assalto — 1º Esqd. Fzo., como segue :

— 1ª vaga : 3 Pel. Fzo. a 3 botes cada um. 9 botes

— 2ª vaga : Pel. Ptr. L (3), Cmdo. do Esqd. e Sec. Cmdo.

(1) e Pel. Eng. (4) 8 botes

Total 17 botes

— Vagas de retorno :

— 4ª vaga : 2º Esqd. Fzo.....	13 botes
— 5ª vaga : 3º Esqd. Fzo.....	13 botes
— 6ª vaga : Esqd. Ptr. P (— 1 Pel. Mtr.).....	13 botes
— 7ª vaga : Cmdo. do RCM, Esqd. Cmdo. e 1 Pel. Mtr....	11 botes

b — Utilização dos botes em portadas :

Após terem sido empregados nas vagas, os botes serão utilizados na construção das 3 portadas de Inf., com capacidade para 8 t cada uma. Passarão nas portadas as viaturas essenciais e o material indispensável às operações na outra margem.

c — Construção da ponte B4A1 :

Será iniciada logo que possível. A oportunidade para isso será indicada pelo Cmt. do RCM que, inclusive, determinará o momento em que o Pel. Pnt. do 3º BE Cmb. deverá deslocar-se para o local conveniente. A construção será supervisionada pelo próprio Cmt. da Engenharia.

d — Distribuição do pessoal de Eng. :

(1) *Tripulação dos botes de assalto e guias :*

— 1ª vaga : 9 botes × 3 tripulantes.....	=	27 homens
— 2ª vaga : 8 botes × 3 tripulantes.....	=	24 homens
— Vagas de retorno (cálculo baseado na vaga maior)		
= 13 botes × 1 guia.....	=	13 homens
Total		64 homens

(2) *Apoio às operações na 2ª margem :* = 1 Pel. e Cmb.(3) *Conclusão :*

— O total de 64 homens equivale a 2 Pel. E Cmb., que, com o Pel. em apoio direto, totalizam 3 Pel. E Cmb.

— Como o 3º RCM está reforçado com uma Cia. E Cmb., pode-se concluir que esse reforço é suficiente para realizar a operação prevista.

— A construção das portadas poderá ser feita pela 1ª Cia. E Cmb. (— 1 Pel.), de vez que isso só será executado após a última vaga de retorno e não há mais pessoal para tanto disponível. Cada Pel. E Cmb. tem possibilidade de construir e operar 2 portadas.

5 — Caso de transposição em dois locais (A e B).

a — Utilização dos botes nas vagas de assalto : (Ver Quadro-Base n. 1).

— Vagas de assalto :

— 1ª vaga : 2 Pel. Fzo. de cada Esqd. = 4 Pel. Fzo.		
× 3 botes.....	=	12 botes
— 2ª vaga : 1 Pel. Fzo. de cada Esqd. = 2 Pel. Fzo.		
× 3 botes.....	=	6 botes

— Vagas de retorno :

— 3ª vaga : 1 Pel. Ptr. L (3), Cmdo. e Sec. Cmdo. (1), de cada Esqd., mais 1 Pel. E Cmb. = $(4 \times 2) + 4 = 12$ botes. . .

— 4ª vaga : No local A : 3 Pel. Fzo. do Esqd. Res. × 3 botes = 9 botes.

— No local B : 2 Pel. Mtr. × 4 botes = 8 botes.

— 5ª vaga : No local A : Pel. Ptr. L (3), Cmdo. e Sec. Cmdo. do Esqd. Res. (1) e 1 Pel. Mtr. (4) = 8 botes.

— No local B : 1 Pel. Mtr. (4), 1 Pel. Mrt 81 (4), Cmdo. e Sec. Cmdo. (1), do Esqd. Ptr. P = 9 botes.

— 6ª vaga : Esqd. Cmdo. (6), Cmdo. e EM do RCM (1) = 7 botes.

b — Utilização dos botes em portadas :

Idêntico ao 1º caso.

c — Construção da ponte B4A1 :

Idêntico ao 1º caso.

d — Distribuição do pessoal de Eng. :

(1) *Tripulação dos botes e guias :*

— *Vagas de assalto :*

— 1ª vaga :

12 botes \times 3 tripulantes..... = 36 homens

— 2ª vaga :

6 botes \times 3 tripulantes..... = 18 homens

— *Vagas de retorno :*

17 botes (vaga maior) \times 1 guia..... = 17 homens

Total 71 homens

(2) Apoio na 2ª margem : 1 Pel. E Cmb.

e — Conclusão :

— O total de 71 homens equivale a 2 Pel. E Cmb., que, somados ao Pel. em apoio direto, perfazem 1 Cia. E Cmb., que é justamente o reforço dado ao RCM para a operação prevista.

— Aplica-se aqui o mesmo raciocínio sobre portadas feito no 1º caso.

IV — A TRANSPOSIÇÃO PREPARADA

Fontes de consulta :

— C 5-6 (Emprêgo da Eng.) — 1953.

— Curso de Eng. — Es. C.E.M.E. — 1953.

A — É a transposição, planejada com o caráter de operação especial, de cursos d'água que constituem sério obstáculos e que, além disso, se acham fortemente defendidos pelo inimigo. Ela é sempre realizada com substancial apoio do escalão superior em pessoal e equipamento especializado (Engenharia). É o outro tipo de transposição "a viva força", que também é chamado de transposição "organizada".

B — Planejamento.

1 — Para que possa ser realizada com sucesso, esta operação precisa ser planejada com a devida antecedência e com a abundância de detalhes requerida, tendo em vista as características do curso d'água a ser transposto. A transposição do Reno em Wesel, na última conflagração mundial, foi preparada com 15 meses de antecedência. No escalão Exército, o planejamento precede a operação de semanas ou meses; no escalão Corpo de Exército, ele é iniciado logo que a transposição seja previsível (normalmente algumas semanas); no escalão Divisão, ele começa com o recebimento da Ordem Preparatória expedida pelo C. Ex., ou tão logo haja indicações da necessidade de esforço especial para a transposição de um curso d'água.

Os RC e RCM, atuando isolados, raramente terão de executar uma transposição preparada, utilizando meios não pertencentes à DC. Entretanto, todas as vezes que tiverem de transpor um curso d'água face a um inimigo forte (em relação às suas possibilidades ofensivas) e com o apoio do BE Cmb. Divisionário, eles operarão de conformidade com os princípios da transposição preparada.

No âmbito Divisionário, o planejamento comporta a parte tática, que é atribuição da 3ª Seção do Quartel-General (E-3), e a parte técnica, que é encargo das diferentes Armas da GU.

2 — Planejamento tático.

a — O planejamento tático não difere daquele usado nas operações terrestres normais. Não obstante, certas particularidades requerem nele tratamento especial, particularmente quanto :

- à escolha dos objetivos a conquistar na margem inimiga ;
- à escolha dos locais de transposição ;
- à determinação dos dispositivos de transposição ;
- à determinação da hora da transposição.

b — Objetivos (ver Fig. 1).

Os objetivos a conquistar na margem inimiga estão intimamente ligados às 3 fases clássicas de transposição de um curso d'água :

1ª Fase :

— Visa a eliminar a possibilidade de o inimigo tirar proveito de seu fogo direto, eficaz, sobre as vagas de assalto, isto é, que possa utilizar suas armas de tiro tenso.

— Este objetivo deve englobar as primeiras alturas que se debruçam sobre o curso d'água, até a distância de 1.000 a 1.500 m.

— Desde que ele seja conquistado, haverá possibilidade de construir passarelas e portadas.

2ª Fase :

— Eliminar a possibilidade de o inimigo colocar fogos observados de Art., nos locais de transposição.

— Como a observação terrestre de Art. tem alcance de 5 km, o 2º objetivo deverá englobar os pontos dominantes do terreno situados até essa distância do curso d'água e cuja conquista possa ser apoiada pela Art. amiga atirando ainda da primeira margem.

— A conquista desse 2º objetivo permite construir pontes, para o tráfego contínuo das cargas pesadas.

3ª Fase :

— Eliminar a possibilidade de o inimigo colocar fogos eficazes e contínuos de armas terrestres nos locais de transposição e na cabeça-de-ponte necessária à manobra.

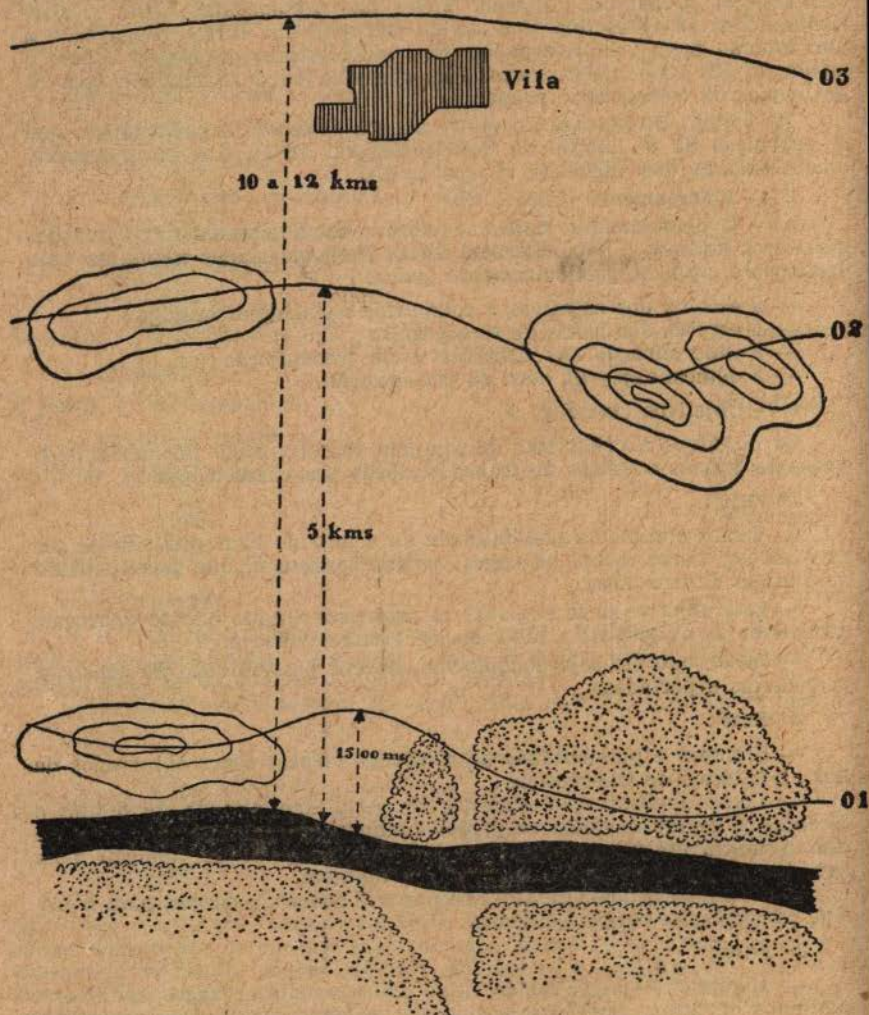
— O 3º objetivo é, normalmente, a região dominante da Zona de Ação e que, por isso, geralmente coincide com o objetivo fixado pelo escalão superior.

— A conquista do 3º objetivo permite a utilização ininterrupta dos meios de transposição, não só pelo grosso, mas também pelos suprimentos necessários ao prosseguimento das operações.

c — Locais de transposição.

Devem atender às seguintes exigências :

- De ordem tática :
- cobertas para o movimento até o rio ;
- Zonas de Reunião dissimuladas ;



(Extraída de Notas da ECEME)

Fig. 1

- trecho, ao longo do rio, marginado por árvores ou com pequenas elevações;
- locais de transposição fracamente defendidos ou não defendidos;
- bons caminhos (de preferência estradas), na margem inimiga;
- comandamento sobre a margem inimiga.

— De ordem técnica :

- correnteza moderada ;
- ausência de obstáculos (ilhas, baixios, corredeiras, etc.) ;
- margens favoráveis, com boas vias de acesso, com bons locais para o lançamento dos botes na água, com boas zonas de desembarque e com fácil conexão com a rede rodoviária existente.

d — Dispositivo de travessia.

Para sua escolha, deve ser considerado que :

— a transposição em frente estreita permite a concentração dos nossos meios e dos do inimigo sobre a região selecionada ;

— a transposição em larga frente diminui a vulnerabilidade de nossas tropas e permite que sejam explorados os pontos fracos do inimigo, mas aumenta as dificuldades de controle e de apoio de fogo ;

— os salientes, na margem inimiga, favorecem a convergência de nosso ataque, mas permitem forte defesa em sua base ;

— o número de locais de transposição adequada para o RC, ligado às possibilidades dos meios disponíveis, indicará quantos Esquadrões de assalto poderão transpor simultaneamente ;

— as frentes normais de transposição são :

— Pel. : 200 a 300 m ;

— Esqd. : 300 a 1.200 m ;

— RC : 600 a 2.400 m.

— As fintas (C-2-15, N-681) e outros ardis, que desviem a atenção do inimigo da região principal de transposição, devem ser empregados sempre que possível.

e — Hora de transposição.

Normalmente, ela é determinada pelo escalão superior. Deve-se considerar que :

— em princípio, é feita à noite, para obter melhores condições de segredo, surpresa e segurança ;

— na transposição à noite, é necessário prever o tempo de que as tropas de assalto carecerão para se reorganizarem na margem inimiga antes que amanheça ;

— Luar artificial pode ser utilizado por nossas tropas ou pelo inimigo ;

— as tropas de assalto devem permanecer o mínimo de tempo possível nas Zonas de Reunião Finais.

— a Hora H de uma transposição é a do lançamento dos botes na água, pela tropa da 1ª vaga.

3 — Planejamento técnico.

O planejamento técnico é feito em íntima ligação com a Eng., cujo comandante funciona como verdadeiro conselheiro técnico junto da Arma apoiada.

c — Treinamento.

Sempre que possível, deve ser feito um treinamento, à retaguarda, em condições tão semelhantes à operação planejada quanto fôr dado realizar.

d — Reconhecimentos.

1 — São essenciais ao sucesso da operação e devem ser iniciados o mais cedo possível.

Comportam 2 tipos diferentes :

a — Reconhecimento tático :

É feito pelo E.M., que é acompanhado pelos Comandos das Armas, e visa :

- selecionar os locais de transposição, dentre os indicados pela Eng. ;
- escolher a Zona de Reunião Inicial (Z.Reu.I) e a Zona de Reunião Final (Z.Reu.F.) ;
- identificar as zonas defendidas pelo inimigo, os objetivos a conquistar, etc.

b — Reconhecimento técnico :

É feito pela Eng. que apoia a operação, visando a :

- selecionar os melhores locais para utilização dos botes de assalto (M2) ;
- escolher os melhores locais para a construção de portadas, passadeiras e pontes ;
- determinar os itinerários de acesso aos locais de transposição ;
- conhecer, em detalhe, as características do curso d'água.

2 — Tais reconhecimentos dever ser complementados por ações de patrulhas que, contando com elementos de Eng., atravessarão o rio, procurarão sondar a margem oposta, na qual buscarão informações sobre efetivo, composição e dispositivo inimigo, localizarão campos de minas, farão prisioneiros, etc.

3 — Zona de reunião inicial.

É a zona na qual a tropa descansa e realiza os preparativos para a travessia (o C 2-51 dá-lhe o nome de "posição recuada"; o C 2-61, de "zona de reunião", simplesmente). Ela deve atender às seguintes condições :

- estar fora do alcance da Art. leve inimiga, a aproximadamente 12km da Zona de Reunião Final ;
- estar a coberto da observação aérea inimiga ;
- não indicar o local da travessia principal.

A tropa, ao deixar a Z. Reu. I., já deve estar repartida, de acôrdo com a organização dos grupos de botes de assalto, respeitando sempre a manutenção dos elementos constituídos.

4 — Zona de reunião final (Ver Fig. 2).

Chamada pelos C 2-51 e C 2-61 de "posição de espera", é a zona onde a tropa ultima os preparativos para a travessia e onde suas equipes de assalto encontram os botes e os guias de Eng. Ela deve ter as seguintes características :

- ser de fácil identificação ;
- estar a coberto da observação inimiga ;
- ser acessível às viaturas que transportam os botes de assalto ;
- distar de 100 a 400 m do rio ;
- ter acesso fácil e direto aos locais de transposição (pistas, picadas etc.).

A escolha e a organização das Z. Reu. I. é encargo do comando tático, ao passo que a da Z. Reu. F. e a dos locais de travessia decorrem do parecer técnico, particularmente no que concerne aos locais de travessia.

5 — Condições que os locais devem satisfazer, em função do material empregado (como ilustração).

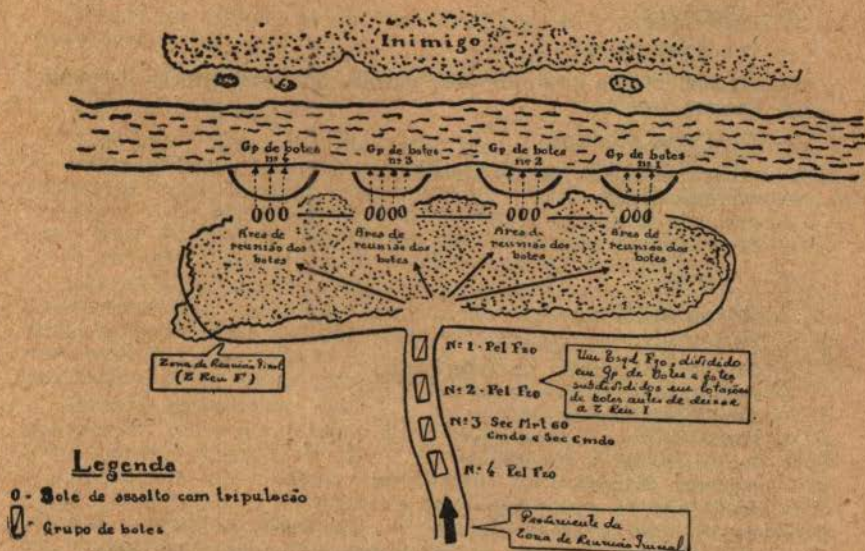


Fig. 2

a — Botes de assalto :

— Condições táticas :

- larga frente, mínimo de 20m por bote ;
- desenfiamento da 2ª margem ;
- acessos cobertos na 1ª margem ;
- boas condições para apoio de fogos ;
- favorecer o prosseguimento das operações.

— Condições técnicas :

- corrente moderada ;
- pontos de embarque de fácil acesso ;
- rio livre de obstruções ;
- margens firmes e com rampas suaves ;
- profundidade mínima de 0,50 m.

b — Passadeira :

— Condições táticas :

- as mesmas dos botes.

— Condições técnicas :

- próximo a estradas ou pistas ;
- fácil ancoragem ;
- taludes da margem baixos.

c — Portadas :

— Condições táticas :

- afastamento do local de outra portada, da passadeira ou da ponte ;
- acessos fáceis.

— Condições técnicas :

- espaço suficiente para o trabalho ;
- corrente fraca ;
- margens firmes ;
- profundidade mínima de 0,50 m.

d — Pontes :

— Condições táticas :

- fácil acesso (estradas) ;
- ausência de pontos de referência ;
- facilidade de cobertura pela A. A. Aé.

— Condições técnicas :

- corrente fraca e uniforme ;
- leito livre de obstruções ;
- margens firmes ;
- facilidade de encoragem ;
- espaço para manobra das Vtr. ;
- afluentes que facilitem o lançamento de suportes flutuantes.

E — Reunião dos meios.

A tropa que vai executar a transposição grupa-se na Z. Reu. I., onde se organiza em equipes de assalto, correspondentes aos grupos de botes, conforme o planejamento feito.

Os botes de assalto são transportados em viaturas (ou a braço) para a Z. Reu. F., onde são repartidos em *grupos de botes* e colocados junto às saídas para os locais de transposição. Cada grupo conterá o número de botes necessários a transportar (na Cav. = Pel. Fzo. = 3 ; Sec. Mtr. 60 = 3 ; Pel. Mtr. = 4 ; Pel. Mrt. 81 = 4, etc.).

O material da passadeira e das portadas é levado para junto do local de construção o mais cedo possível.

O material da ponte permanece sobre rodas à retaguarda. Avança quando oportuno.

F — Execução da transposição.

1 — Deslocamento da Z. Reu. I. para a Z. Reu. F. :

Na ocasião adequada, a tropa de assalto desloca-se, em rigoroso silêncio, organizada em grupos de botes, da Z. Reu. I. para a Z. Reu. F., onde já devem estar os botes e suas tripulações de Eng. (3 Eng. para cada bote).

O Esqd. PPTr. P. ocupa posição com a devida antecedência e se mantém em condições de proteger a travessia dos primeiros elementos.

Na Z. Reu. F., são feitos os últimos ajustamentos, a fim de que todos os elementos atinjam simultaneamente a margem do rio.

2 — Deslocamento da Z. Reu. F. para os locais de travessia :

Cada equipe de assalto (1 bote), comandada e guiada pelos tripulantes de Eng., transporta o bote respectivo a braço até o local em que o lançará na água.

Os botes são conduzidos emborcados até o local próximo ao de travessia, onde são invertidos e lançados na água simultaneamente.

Esta é a Hora H.

Devem ser evitadas as paradas desnecessárias e a manutenção do silêncio deve ser absoluta.

3 — Travessia e conquista dos objetivos.

a — Botes de assalto.

Logo que o bote seja lançado na água a equipe de assalto embarca em ordem e silêncio, tendo dois tripulantes de Eng. na proa e um na pôpa. Estes e os componentes da equipe que receberam remos impulsionam o bote para a 2ª margem com a maior rapidez possível, mas ainda evitando fazer barulho. O fogo inimigo, se houver, não deve ser respondido, a não ser pelas armas de apoio instaladas na margem amiga.

Abordada a margem inimiga, a equipe de assalto desembarca rápida e silenciosamente, procurando dominar as resistências mais próximas, atacando à arma branca, consoante as ordens recebidas. Nestes primeiros momentos, deve ser evitado o uso das armas de fogo. Cada equipe de assalto deve saber muito bem "que tem a fazer" e "como deve fazê-lo".

Os laços de comando, devido às contingências da travessia, foram enfraquecidos. Logo que a tropa atinge a 2ª margem, entretanto, eles são sucessivamente reatados no menor tempo possível, a fim de que as ações se desenvolvam com a devida coordenação. Os Cmt. Pel. procuram reasumir o comando de sua tropa sem perda de tempo e orientá-la no cumprimento da missão respectiva. O Cmt. Esqd., logo após desembarcar, age da mesma forma e assim por diante.

Uma vaga de assalto correspondente ao conjunto dos botes que atravessa o rio *simultaneamente*, embora sem a preocupação de *alinhamento*.

As vagas sucessivas podem ter grupos de botes próprios ou depender do retorno dos botes que transportaram as vagas iniciais. Para isso, os tripulantes de Eng., após o desembarque na 2ª margem, remam de volta para a 1ª. Nesta, os guias localizam os botes que retornarem e vão, em seguida, buscar a tropa que os deve utilizar. Esta tropa deve estar organizada, esperando pelo guia, em local da Z. Reu. F. previamente combinado.

As vagas assim formadas tomam o nome de vagas de retorno. Em regra, o número de botes de cada uma destas vagas deve ser de 50% da disponibilidade.

Se o inimigo tiver reagido, haverá necessidade de realizar, então, os reajustamento indispensáveis, tendo em vista as baixas ocorridas nas tripulações ou avarias no material.

Para que o mecanismo acima descrito funcione efetivamente, é de vital importância que haja o mais estreito entrosamento entre a Cav. e a Eng. Os mínimos detalhes devem ser conhecidos pelos homens. Cada qual deve saber exatamente onde vai embarcar, em que bote, de que grupo, de que vaga, etc.

Para conseguir êsse pleno conhecimento, a lista de embarque (anexo n. 3) concorre de modo decisivo. O Curso de Eng. da A.M.A.N. tem experiência do valor dêste documento.

b — Passadeiras.

Desde que a tropa de assalto consiga progredir e tenha eliminado a possibilidade de o inimigo usar suas armas de tiro tenso sobre o local da travessia, o que corresponde à conquista do 1º objetivo, pode ser iniciada a construção de passadeiras (se houver os meios respectivos). Por elas atravessam, normalmente, os elementos reserva do escalão que estiver transpondo o curso d'água.

As passadeiras não devem ser empregadas em rios com mais de 170 m de largura.

Em rios de pequena largura, as passadeiras podem ser usadas em lugar das vagas em botes, desde que se possa *neutralizar* completamente o inimigo na 2ª margem.

c — Portadas.

A progressão das tropas de assalto na 2ª margem pode ser dificultada pelos contra-ataques (inclusive de Blindados). Precisarão, assim, de suas armas de apoio e de seus carros de combate, cuja travessia pode ser feita em portadas, logo após a conquista do 1º objetivo.

Essas portadas podem ser de dois tipos :

- De Infantaria : construída com botes de assalto ;
- Reforçadas : construídas antes da ponte, para cargas até 60 t. (Só em rios com mais de 100 m de largura).

d — Pontes.

São construídas após a conquista do 2º objetivo ou mesmo antes, se não houver possibilidade de fogo observado da Art. inimiga sobre o local das mesmas.

Passa pelas pontes o grosso da tropa, especialmente os elementos mais pesados (Art., Bld., etc.), que possibilitarão a conquista do 3º objetivo.

G — Exemplos de transposição preparada.

1 — Caso esquemático n. 1.

Material de travessia disponível é suficiente para atender ao dispositivo desejado.

a — Uma D.C. vai realizar uma transposição em 4 pontos, com 2 R.C. justapostos, sendo que cada um deles com 2 Esqd. também justapostos.

— O escalão superior fornecerá todos os meios que a D.C. considerar necessários.

— Os cavalos permanecerão na margem amiga até nova ordem.

b — Considerações técnicas :

- largura do rio : 80 m ;
- profundidade : 4 m ;
- velocidade da corrente : 0,90 m/s ;
- margens favoráveis para a travessia em botes ;
- boa rede de estradas ; permite chegar em viaturas, à margem do rio, em 4 pontos ;
- com 3 horas de trabalho, pode ser preparado o local para a construção de 1 ponte.

c — Considerações táticas.

- 2 R.C. em 1º escalão ;
- Cada R.C. com 2 Esqd. Fzo. em 1º escalão ;
- Cada Esqd. Fzo. com 3 Pel. em 1º escalão ;
- Cada Esqd. Fzo., transporá como segue :
- 1ª vaga de assalto : 3 Pel. Fzo. ;
- 2ª vaga de assalto : 1 Cla. Mrt. 60 mm, Cmdo. Esqd. e Sec. Cmdo. — As Vtr. essenciais às operações dos Esqd. de assalto passarão nas portadas de Inf.

— As demais Vtr. dos Esqd. de assalto, bem como o pessoal e o material das restantes unidades da D.C. atravessarão nas pontes.

— O apoio de Engenharia na 2ª margem será dado, em cada R.C. de assalto, por um Pel. E. Cmb. Cada um deles precisa de 4 botes, que são tripulados pelos próprios elementos do Pel.

d — Meios necessários.

(1) Botes de assalto (Ver Quadro-Base n. 2).

Material :

— 1ª vaga : 12 Pel. Fzo, a 3 botes cada 12×3	36 botes
— 2ª vaga : 1 Sec. Mrt. 60 (3 botes), Cmto e Sec. Cmto. de cada Esqd. de assalto (1) (4×4)	16 botes
— 1 Pel. E. Cmb. (4 botes) na zona de cada RC (4×2) ...	8 botes
Soma	60 botes
— Reserva de botes (1/3 das necessidades).....	20 botes
Total para os 2 RC Justapostos.....	80 botes

— Vagas de retorno (utilizando os botes das 2 primeiras vagas) :

- 3ª vaga : Esqd. Fzo. Res. de cada RC = $13 \times 2 = 26$ botes ;
- 4ª vaga : Esqd. Ptr P. (13) de cada RC = $13 \times 2 = 26$ botes ;
- 5ª vaga : Cmto. (2) e Esqd. Cmto. (6) de cada RC = $8 \times 2 = 16$ botes.

Pessoal Especializado (Eng.) :

Para as vagas de assalto :

52 botes \times 3 tripulantes : 156 homens.

Obs. : Foram abatidos os 8 botes que transportarão os 2 Pel. E. Cmb. em apoio direto aos 2 RC. No caso presente, em que há abundância de meios, tais botes não retornarão para a 1ª margem após o desembarque e, por isso, são tripulados pelo próprio pessoal do Pel. E. Cmb.

Para as vagas de retorno :

26 botes \times 1 guia..... 26
(cálculo baseado na vaga de retorno maior.)

Total 182 homens

Considerando 36 homens por Pel. E. Cmb., são necessários, aproximadamente, 5 Pel. E. Cmb. só para tripular os botes e fornecer guias. Haverá necessidade de acrescentar êsse efetivo de mais 2 Pel. E. Cmb., que serão os que darão apoio aos R.C. na 2ª Margem. Assim sendo, o efetivo total deverá ser de $5 + 2 = 7$ Pel. E. Cmb., ou sejam 2 Cia. E. Cmb. + 1 Pel. E. Cmb.

(2) Passadeira.

Servirá para a travessia de (ou das) Res. da D.C. Poderá ser construída em qualquer parte da frente atribuída à D.C. Necessidade de pessoal : 1 Pel. E. Cmb.

(3) Portadas de Infantaria.

Bastará escolher um local para a utilização de portadas e nêles construir 2 ou mais, conforme o caso (inclusive a largura do rio). Neste em estudo, estimou-se a necessidade de construir 2 portadas, que exigem 1 Pel. E. Cmb.

(4) Ponte B4A1.

Será construída uma ponte B4A1, com 80 m, C1 35. Exige 1 Cia. E. Cmb. (pode construir uma ponte desse tipo com 100 m de comprimento, no máximo).

(5) Trabalhos na 1ª margem.

Foi estimada a necessidade de 2 Cia. E. Cmb. para os trabalhos de estradas, acessos às pontes, locais de portadas, passadeiras, etc. (Este valor é variável com o volume de trabalhos a realizar).

(6) Proteção da ponte.

Exige 1 Pel. E. Cmb.

(7) Resumo.

TRABALHO	MATERIAL NECESSARIO	PESSOAL
Botes de Assalto	$1^a \text{ e } 2^a \text{ vagas} = 36 + 16 = 52 \text{ botes}$ $2 \text{ Pel. Eng. Cmb.} = 8 \text{ botes}$ $\text{Reserva (1/3)} = 20 \text{ botes}$ $\text{Total :} = 80 \text{ botes}$	5 Pel. E. Cmb.
Apoio na 2ª margem	2 Pel. E. Cmb.
Passadeira	$80 + \frac{80}{3} = 106 \text{ m}$	1 Pel. E. Cmb.
Portadas Inf.	2	1 Pel. E. Cmb.
Ponte B4A1	$80 + \frac{80}{3} = 106 \text{ m} =$ $= 100 \text{ m Aprox. (Cl 35)}$	1 Cia. E Cmb.
Proteção da ponte	1 Pel. E. Cmb.
Trab. na 1ª margem	2 Cia. E. Cmb
	TOTAL	19 Pel. E. Cmb. ou 6 Cia. E. Cmb. + 1 Pel. E. Cmb.

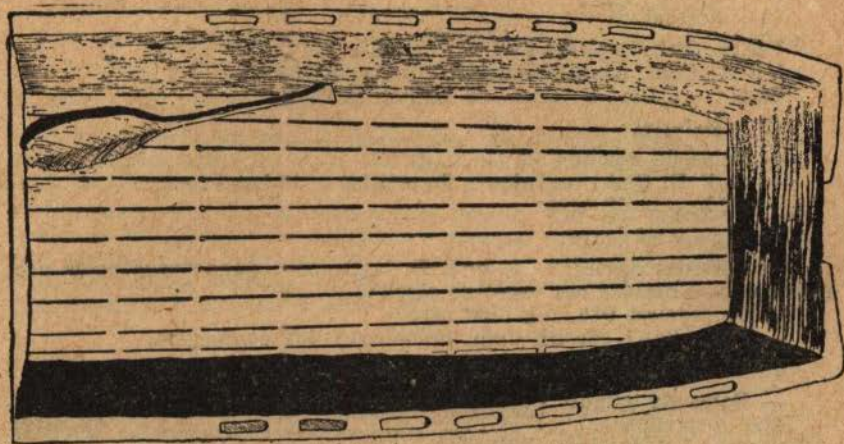
OBSERVAÇÕES

1 — Em unidades de Eng., esse total representa :

— 1 B.E. Cmb. orgânico da DC (3 Cia.).

— 1 B.E. Cmb. não divisionário (3 Cia.) + 1 Pel. B.E. Cmb.

2 — O pessoal do B.E. Cmb. da D.C. será todo empregado como tripulante de botes, guias e apoio na 2ª margem. Em princípio, seu material não deve ser utilizado na transposição. Logo que a última vaga de retorno atravessar o rio, o pessoal do BE Cmb. da D.C. é reunido e fica em condições de transpor o rio, para ser empregado, a seguir, em



Bote de assalto M-2

(Extraída do C 5-6)

suas missões normais. Por isto, convém que todo o material enumerado como necessário seja trazido pela tropa de reforço, dada pelo escalão superior.

3 — Os elementos não divisionários serão encarregados dos demais trabalhos (passadeira, portadas, ponte, etc.).

4 — Para atender às necessidades em material, bastará o reforço de 1 Cia. Pnt. Pn. (Companhia de Ponte Pneumática), que é uma unidade de C.Ex. dotada de equipagem de pontes, passadeiras, portadas de Inf. e botes de assalto em quantidade suficiente para a operação do exemplo em estudo.

2 — Caso esquemático n. 2.

A disponibilidade de meios impõe a manobra a ser executada.

a — Uma D.C., em virtude da situação, deverá transpor um curso d'água em dois locais, empregando elementos hipomóveis.

— O escalão superior forneceu-lhe, antecipadamente, como reforço, os seguintes meios:

— 1 B.E. Cmb. não divisionário;

— 30 botes de assalto;

— 1 passadeira 1938.

— Cada R.C. de assalto contará com o apoio de 1 Pel. E. Cmb., para as operações na 2ª margem.

— Os cavalos permanecerão na margem amiga até nova ordem.

b — Considerações técnicas.

As mesmas do caso esquemático n. 1.

c — Considerações táticas.

— Resultarão do balanço entre os meios disponíveis e as necessidades de ordem tática.

d — Disponibilidades (Pessoal e material).

(1) Pessoal :

1 B.E. Cmb. orgânico da D.C. : 3 Cia. E. Cmb ;

1 B.E. Cmb. não divisionário : 3 Cia. E. Cmb.

Total : 6 Cia. E. Cmb. ou 18 Pel. E Cmb.

(2) Material :

— Botes de assalto :

— do B.E. Cmb. orgânico = 3 portadas = 18 botes ;

— reforço = 18 botes.

Total : = 48 botes.

— Portadas de Inf. : 3 do B.E. orgânico (quando seus botes não mais forem utilizados nas vagas de assalto).

— Passadeiras 938 : 1 (130 m).

— Ponte B4A1 (do BE Cmb. orgânico) : 1/2 equipagem.

e — Possibilidades do material disponível.

— Botes de assalto (Ver Quadro-Base n. 2).

— Total disponível..... 48 botes

— Reserva (1/4 da disponibilidade) 48

— = 12
4

— Restam : $48 - 12 = 36$ botes.

Conclui-se que, com esses 36 botes, poderá transpor, no máximo, 1 Esqd. Fzo. + 1 Pel. E. Cmb. (apoio direto), em 1º escalão, em cada local de transposição.

Como se vê, a disponibilidade de material impõe, no presente caso, o dispositivo que tem que ser adotado na operação a executar.

— Neste exemplo, as vagas sucessivas poderão ser organizadas como segue :

— 1ª vaga : 6 Pel. Fzo. a 3 botes..... = 18 botes

— 2ª vaga : 1 Sec. Mrt. 60 por Esqd. (3), Cmdo. e
Sec. Cmdo. de cada Esqd. (1) e 1 Pel. E. Cmb. (4)
com cada Esq..... = 16 botes

Total = 34 botes

Vagas de retorno :

— 3ª vaga : 3 Pel. Fzo. de cada Esqd. Res. = $6 \times 3 = 18$ botes ;

— 4ª vaga : Sec. Mrt. 60 (3), Cmdo. e Esqd. Cmdo. (1) de cada Esqd. Res. e 1 Pel. Mtr. (4) de cada Esqd. Ptr. P. = $8 \times 2 = 16$ botes ;

— 5ª vaga : Esq. Ptr. P. (— 1 Pel. Mtr.) de cada R.C. = $9 \times 2 = 18$ botes ;

— 6ª vaga : Cmdo. e EM (1) e Esqd. Cmdo. (6) de cada RC = $7 \times 2 = 14$ botes.

f — Pessoal de Eng. necessário.

(1) Para tripulação dos botes e para guias :

— Vagas de assalto.

34 botes \times 3 tripulantes = 102 homens.

— Vagas de retorno.

18 botes \times 1 guia (cálculo baseado na vaga maior) = 18 homens.

Total : = 120 homens = 4 Pel. E. Cmb.

(2) Apoio na 2ª margem : 2 Pel. E. Cm.

(3) Para 1 passadeira 1938 : 1 Pel. E. Cmb.

- (4) Para a construção de 2 portadas : 1 Pel. E. Cmb.
- (5) Para a construção da ponte B4A1 : 1 Cia. E. Cmb.
- (6) Para trabalhos na 1ª margem (estimativa) : 1 Cia. E. Cmb.
- (7) Para proteção da ponte : 1 Pel. E. Cmb.

Total : 15 Pel. E. Cmb.

A necessidade em pessoal acima pode ser satisfeita com a disponibilidade existente, que é de 6 Cia. E. Cmb. ou 18 Pel. E. Cmb. Permite, ainda, manter uma reserva de Eng. com o valor de 1 Cia. E. Cmb.

No caso de a disponibilidade em pessoal não ser suficiente para atender às necessidades em trabalhos a executar, ter-se-á de reduzir o volume destes. Uma forma de o fazer seria a de atribuir a construção da passarela ou das portadas (ou ambos os meios) aos elementos encarregados de tripular os botes e servir de guias.

* *

Não basta ser capaz de conceber manobras magistrais; não basta ser capaz de executá-las espetacularmente, se o palco dessas manobras estiver além de um curso d'água-Obstáculo e não houver alto grau de capacidade para transpô-lo onde, quando e como convier.

**COMPANHIA PROGRESSO INDUSTRIAL
DO BRASIL**

FABRICA BANGU

TECIDOS FINOS

EXIJAM SEMPRE A MARCA



QUE GARANTE:

CÔRES FIRMES, PERFEIÇÃO E DURABILIDADE

NOVA EMBALAGEM!



MAIS HIGIENE!

MAIS SEGURANÇA!

MAIS ECONOMIA!

AÇUCAR

PEROLA

SACO AZUL-CINTA ENCARNADA



IDÉIAS FUNDAMENTAIS SOBRE A TROPA DO FUTURO

Tenente-Coronel F.O. MIKSCHÉ

Tradução do n. 6 de 1956 da Revista "Wehrkunde"
(Alemanha Ocidental)

O desenvolvimento de todas as espécies de armas atômicas dos mais diferentes calibres, faz surgir o problema de uma nova Era de guerra. Não é de admirar a pergunta que a cada passo nos surge, — e que está a ser estudada constantemente : — Como será equipada a tropa de amanhã? Como será abastecida? Não é fácil dar a resposta exata, e qualquer tentativa nesse sentido, que não seja apoiada por bases sólidas e idéias claras, será infrutífera.

Estamos a admitir naturalmente que em qualquer futuro desacordo se faça emprego de armas atômicas. A sua utilidade pode porém ser muito variada, e não é nada natural, antes pelo contrário é pouco provável, que um conflito comece por um ataque atômico ou se torne uma guerra atômica. A circunstância de todas as grandes potências disporem dessas armas torna o seu emprego perigoso (de dois gumes). Também há a considerar motivos políticos.

Para podermos ordenar os pensamentos, vamos primeiramente concretizar para que espécies de guerra devem estar preparados os exércitos do futuro. Sem a experiência, que só uma guerra nos poderia dar, é-nos possível esboçar a resposta a esta pergunta. Porém, mesmo esta petição esquemática do problema, não deixa de ser importante, porque à medida que novos acontecimentos se forem dando mais nos aproximaremos da solução do problema.

Básicamente podemos incluir a Guerra do Futuro numa das seguintes formas :

CASO A

Emprego conjunto de todas as armas existentes contra o interior do País e na frente, finalmente, entrada em ação de armas táticas atômicas para proteção das tropas tradicionais.

CASO B

Uma guerra na qual a introdução de armas atômicas se limita ao campo de batalha.

CASO C

Guerra, na qual só o material tradicional entra em ação, aproximadamente como no fim da última guerra.

CASO D

Escaramuças, levantamentos ou guerras locais, que principalmente "no centro" da Europa poderão vir a representar um papel importante no futuro.

* *

Dêstes quatro casos fundamentais de guerra poder-se-iam evidentemente tirar uma série de variantes. Conseguir concretizar cada um destes seria já mais difícil. Segundo nos ensina a história as inimizades nascem a maior parte das vezes devido a condições complexas, e em circunstâncias tais que a introdução de qualquer das formas de armas

atômicas não conseguiriam resolver. Talvez se procure evitar aumentar as inimizades existentes ainda mais, dirigindo os acontecimentos por tal forma que só muito dificilmente se poderia voltar atrás.

A forma das primeiras guerras teve sem dúvida uma influência preponderante no desenvolvimento da arte da guerra, e hoje ninguém poderá adivinhar como essa ação se irá exercer.

Armas atômicas não serão possivelmente usadas logo de início, ou intensamente introduzidas, mas gradualmente e segundo as exigências do conflito, ou talvez mesmo só em fases decisivas ou em alturas desesperadas, "última ratio".

Principalmente combates que se travem no próprio solo pátrio ou que se destinam a responder a ataques contra a Pátria, porém devemos pensar duas vezes antes de usarmos um meio, que se bem que momentaneamente nos resolva a situação no campo de batalha, nos poderá trazer para o futuro problemas imprevisíveis.

Este estado de coisas é o que provoca o problema da Rússia Soviética, que não permite um embate direto com grandes potências, mas procura criar interesses diversos e campos de batalha variados e distantes. Isto prova-o não só a guerra da Coreia mas também a da Indochina e do Norte de África, e talvez amanhã a do Médio Oriente. Tudo se passa em volta de uma estratégica a "pequenos passos", e de tal forma que considerados êsses núcleos individualmente não se explicaria o emprego de armas atômicas, por um lado por motivos políticos, por outro lado porque isso não traria vantagens.

O decisivo na formação dêsses elos não é já a característica clássica aniquilação das tropas inimigas no combate, para abrir caminho a negociações diplomáticas, mas trata-se de enredar o inimigo em pequenas guerras das quais possamos tirar algum proveito. O que procuramos é atingir o inimigo economicamente, obrigando-o a grandes despesas, que estão ligadas à orientação de pequenas guerras, enquan-

to que uma potência discretamente lhes dá a ajuda; além da propaganda essa proteção é a mais econômica possível (fornecendo-lhes muitas vezes armas já antiquadas). Por outro lado, deve, por intermédio dessas guerras, ser afastado o adversário das suas fontes de matérias-primas e colônias, para seguidamente se conseguir a batalha decisiva, contra essa potência empobrecida pela inflação e assim inferiorizada, no campo diplomático.

Para exemplificar o que anteriormente foi enunciado, pode-se expor o seguinte: Com o dinheiro que foi absorvido na Coreia e Indochina, poderiam os Estados Unidos da América, tal como a França, ter equipado os seus exércitos com os mais modernos meios de defesa. Se dividirmos a soma que se torna necessária para a manutenção e proteção da Malásia, pelos inofensivos guerrilheiros, custaria ao governo britânico por cada partidário aproximadamente 12.240 Marcos Alemães. Na Argélia são em média necessários 300.000 homens, para inutilizar 100 terroristas. Aviões procuram pequenos bandos de "Fellaghas", o que se torna um desporto excepcionalmente caro. A perda das colônias do Norte da África corresponderá para a França a um prejuízo de 700 milhares de francos de impostos e terá como consequência o desemprego que calculamos ser de 3 a 4 milhões de pessoas. A perda das fontes de óleo do Médio Oriente pela Grã-Bretanha significaria na Inglaterra perda de emprego para aproximadamente 5 milhões de pessoas.

Que através disto, direta ou indiretamente, todos os países europeus sem exceção fôssem prejudicados parece-me fora de qualquer discussão.

O envolvimento do nosso continente pelo Sul, em ligação com uma pressão política da parte da cortina de ferro, poderia ser fatal à Europa, sem que para isso fôsse necessário o uso de uma única bomba atômica.

A tais pequenas guerras, coordenadas econômica, política e militarmente, quase poderemos chamar a continuação da diplomacia com em-

prêgo de outros meios. Também esta separação da noção guerra política que Clauservitz diferenciou, nos aparece agora como um todo de um mesmo conjunto de noções.

Podemos viver em paz com qualquer potência estando no entanto praticamente em guerra com ela.

Nos atuais elos formados, a situação das potências ocidentais é especialmente difícil. Por um lado cruzam-se os seus variados e momentâneos interesses nos domínios de além-mar, o que destrói tôdas as tentativas de resolver os problemas sem sair do meio ambiente. Há a acrescentar inibições de ordem ideológica. Parece ser muitas vêzes esquecido que segundo a ideologia comunista devem ser ajudadas as revoltas das colônias ou "semi-colônias", mesmo as que são puramente nacionalistas, isto porque o nacionalismo é um degrau, segundo eles, para o comunismo. Os acontecimentos que até aqui se deram parecem justificar a realidade desta tese. Não menos desvantajoso é o fato de o Ocidente não possuir nenhuma ideologia oposta que tivesse a possibilidade de neutralizar o comunismo ou o ódio do mundo de côr, visto que ambos têm o mesmo caráter religioso.

Contrabalançar êsses defeitos com uma ajuda econômica desinteressada é quase impossível em virtude da enorme envergadura das necessidades a prever. De resto politicamente seria êste método um tanto ou quanto dúbio, visto que os que dão dinheiro acabam em geral por ser odiados. A ajuda com material de guerra levou-nos a algumas surpresas. Tanto assim que na Coréia e Indochina o material de guerra americano não teve importância menor no lado oposto, e outros casos serão de prever apesar da experiência adquirida.

A hipótese de tôdas estas pequenas guerras do nosso tempo acabarem por conduzir a uma espécie principal de guerra é óbvia, precisamente para evitar o perigo de um recontro com armas atômicas. Ricas oportunidades de desencadear êsses processos apresentam-se aos nossos inimigos no sul-oeste da Ásia,

o reino do zinco, cromo, níquel e cádmio, assim como no médio oriente com os seus ricos jazigos de óleo. Esta situação do Mundo tem de ser naturalmente incluída no estudo das tropas do futuro. Essas têm de ser preparadas dentro de idéias preconcebidas. Seria uma asneira organizar tropas sem contar com o possível desenvolvimento político, assim como seria um erro exercer ações políticas sem entrar em linha de conta com os problemas estratégicos. Não se podem separar as duas esferas, Política e Estratégica. De há muito são as tropas no combate o instrumento de determinação política, e por isso seria impossível a construção de uma tropa com abstração de perguntas políticas. Na Europa é de há muito evidente a necessidade de um escudo de defesa da cortina de ferro. Esse seria porém desnecessário sem a colaboração de tropas organizadas para defenderem a civilização branca, evitando o desaparecimento dos interesses de além-mar. E ambos os trabalhos necessitam associações de espécie muito diferente.

Depois desta introdução vamos discutir isoladamente os quatro casos.

GUERRA ATÔMICA TOTAL

(CASO A)

Entrada em ação de toda a espécie de armas atômicas contra as regiões interiores e da frente. Parece-nos ser a hipótese menos provável da futura guerra. Porém, é necessário contarmos com ela e seria laborar num erro não a considerar na preparação da futura tropa.

Mesmo a mais enérgica ofensiva atômica não chegaria para apagar a possibilidade de contra-ataque inimigo, que reagiria quase imediatamente. Isto resultaria numa destruição total de ambos os lados, na qual cidades de estrutura centralizada seriam as que mais sofreriam por serem infinitamente mais sensíveis. Um tal massacre nunca poderá ser a base de uma guerra organizada; seria a negação de toda ou qualquer idéia de Estratégia, duma Estratégia que pelo menos

sirva para resolver os problemas que são o motivo de antagonismos.

No caso de uma guerra atômica total seriam decisivas as grandes bombas, cuja ação reduziria ao silêncio a vida das cidades inimigas. Numa situação destas a luta da frente teria um papel de segunda ordem. Segue-se por isso teoricamente que essa guerra teria de ser feita por pequeno número de tropas com grande mobilidade; dava-se assim a transferência dos pesados para as forças do ar com a cooperação da defesa e contra-ataque aéreo.

Isto é duma maneira geral a concepção da oposição ocidental. Dúvidas da sua veracidade só à margem se devem expor. Além do perigo de total destruição, as perguntas que podem surgir são:

a) A introdução de armas atômicas por parte dos dois contendores poderia trazer uma total paralisação aos campos operacionais que tornasse impossível o avanço das forças móveis no terreno?

b) Não traria a destruição consigo uma tal desmoralização, que as tropas comessem uma série de guerras locais?

c) Será possível uma decisão se se não ocupar o terreno inimigo com tropas suficientes?

Seja como for — se o interior se tornar um campo de batalha tal como a frente, torna-se aí extensiva e indispensável uma organização prática — uma organização que só se poderá tornar útil, e talvez mesmo só seja útil se dispuser de meios suficientes, que forem progressivamente introduzidos. Vimos que a experiência da última guerra nos mostrou que não só na Alemanha como na Inglaterra, os problemas criados pelos grandes ataques aéreos não são satisfatoriamente resolvidos pelo corpo de voluntários, cuja competência sofre várias influências e que não foram equipados convenientemente. No caso de uma guerra atômica estes seriam insuficientes.

O grande número e a diversidade dos trabalhos, assim como a sua di-

fículdade só por meio de um conjunto organizado poderiam ser levados a cabo, sendo este conjunto equipado semelhantemente a uma tropa e como tal orientado. Entre outros teríamos de considerar:

- a) Reforçar a defesa aérea;
- b) Comandos de salvação, ordenação e organização contra incêndios;
- c) Evacuação da população e seu tratamento. Serviços sanitários;
- d) Transferir o local de certas indústrias para outros sítios;
- e) Pôr em funcionamento o mais rápido possível: As estações de T.S.F., T.P.F., fábricas, etc.;
- f) Absorver gases radioativos dos vários terrenos e serviços de dinamitação;
- g) Fortalecer os diversos serviços de Ordem, etc., etc.

Que para a consumação de tais serviços seja necessária uma disciplina tão enérgica como nas operações militares, é evidente. Vamos agora procurar provar até que ponto são indispensáveis para o futuro as unidades de Infantaria. O que se torna fundamental é o problema que se põe se as tropas do futuro ou, pelo menos, uma parte das mesmas não deverá ser mobilizada admitindo duas possibilidades — uma a da luta na frente, a outra, a dos trabalhos enumerados, no interior do país. No último caso as ordens para a Divisão não seriam de ataque nem de defesa, mas de ordenação, evacuação, extinção de fogos, etc. No lugar das armas ligeiras apareceriam pás e picaretas, em vez de carros blindados os "bulldozer". A totalidade das construções urbanas deveria ser subdividida em zonas de defesa aérea, dentro das quais todos os serviços e tropas teriam uma determinada tarefa. Grupos de intervenção, assim como reservas, dever-se-ão situar nos pontos prováveis de ataques aéreos prontos para entrar em ação. Estes ligeiros esboços merecem sem dúvida que lhe acrescentem algumas considerações, porque poderia dessas depender a vida de alguns milhões de pessoas.

ACÇÃO DE ARMAMENTO ATÔMICO SÓ NA FRENTE DE BATALHA (CASO B)

Se admitirmos armas atômicas só na frente de batalha põe-se o problema, se a sua mobilização seria total logo de início, ou gradual em potência crescente — o que possivelmente nos traria um desenvolvimento parecido com as reações em cadeia, da qual adviesse uma guerra atômica total. Este perigo parece inevitável, visto que se torna difícil estabelecer uma linha divisionária exata entre a utilização operacional e tática das armas atômicas. O que poderia estabelecer uma divisão entre estas duas utilizações, seria por um lado o calibre dos foguetes de grande alcance utilizados, por outro lado a profundidade de tiro útil a partir da frente.

Podemos considerar como certo que os pequenos disparos 20 KT sejam mais do que suficientes para conseguir os efeitos que necessitamos no campo de batalha. Mais complicado é o problema do ataque em profundidade. O desenlace da luta entre as tropas depende dos acontecimentos da batalha aérea. A isso pertence evidentemente a tentativa de destruir as esquadrilhas inimigas com bombas atômicas se possível nos seus pontos de apoio, que se situam aproximadamente a uma profundidade de 500 Km ou mais da frente de combate. Se os dirigentes da guerra só temporariamente, no princípio ou mais tarde, no total, ou só em determinados teatros de luta, farão uso de armas atômicas: tudo isso são perguntas que têm uma determinada influência no problema do apetrechamento, equipamento e treino, na mobilização e orientação das futuras tropas. Como se sabe, as formas da guerra dependem e resolvem-se em função de uma ação recíproca entre o potencial de fogo e possibilidade de mobilidade. O aumento do poder de fogo pode não ser somente a libertação para o caminho do ataque, mas também facilitar a sua obstrução. Na altura em que o potencial inimigo paralisa, congelam as lutas

da frente: As razões disso são as seguintes:

a) Defesa é um meio de combate que se apoia mais no fogo do que na mobilidade, enquanto que ataque é principalmente baseado na mobilidade apoiada pelo fogo;

b) Durante a centralização do fogo, mesmo de pontos muito afastados, a aglomeração das forças é inevitável. Por isso pode também, numa guerra atômica, ser mais simples a sua resolução na defesa, do que no ataque;

c) A defesa, mais do que o atacante que se tem de movimentar a descoberto no terreno, tem possibilidade de se opôr por meio de abrigos no terreno e ataques de surpresa ao inimigo;

d) A defesa vive em regra de meios que se encontram no lugar onde se realiza, enquanto que o atacante tem de transportar o seu material.

A repetição dêste lugar comum não é desafetada de sentido, porque se a ação do fogo se mostrasse mais forte que as possibilidades de mobilidade, então seria inevitável a guerra de posição, e então essa guerra teria necessidades muito diversas em relação ao equipamento e armamento do que as previstas por planos diferentes dêsse.

Fundamentalmente existem duas possibilidades de se fugir à catástrofe das armas atômicas. A primeira constitui na atuação rápida — em permanente movimento.

Lembro, no entanto, perguntar se no solo, apesar de toda a mecanização, se pode evoluir suficientemente rápido, para conseguir evitar os incomparavelmente mais rápidos aviões que transportam as bombas atômicas. Paralelamente podemos ainda pôr uma outra hipótese. Esta não se baseia tanto na velocidade operacional mas mais nomeadamente na movimentação a pé, o que nos permite uma maior arrumação da formação, podendo usar mais facilmente os disfarces e a defesa por meio dos abrigos, o que pode ter um papel importante sempre que seja possível. No primeiro método os pilares da luta são as unidades mecanizadas, serão no segundo mé-

todo uma Infantaria operando através dos campos. Parece que seriam, num campo de batalha dominados pelas armas atômicas, ambos os métodos utilizáveis apesar das suas dissimilaridades, visto que se complementam.

Compreende-se que a utilização de armas atômicas nas unidades faz surgir problemas. O próprio interesse pela experiência que possa surgir deve ter as suas fronteiras de bom senso que se não devem ultrapassar, isto porque sem a devida base de concentração não se pode conseguir uma ofensiva, a indispensável força para o combate, nem a necessária coesão. Tropas excessivamente mecanizadas serão facilmente vítimas de tropas de choque de Infantaria. E se as tropas mecanizadas se condensassem mais, para se defender desse gênero de ataque, então tornar-se-iam alvos mais fáceis às armas atômicas.

Do que se disse deve concluir-se, que mesmo numa guerra atômica desta espécie não seria dispensável uma Infantaria suficientemente forte.

É difícil de compreender a lógica, daqueles que acham habilidosa a tática de armas atômicas que constitui em conseguir condensar as formações inimigas e quererem a par disso operar dispersados. Esta forma de orientar a guerra necessita no espaço e no tempo de um elemento, sem o qual não se pode realizar, e este elemento tal como antes, deveria ser uma Infantaria de equipamentos aligeirados. As suas atribuições são, resumidamente, as que enunciamos:

1) Na defesa:

a) A formação de uma frente cerrada, para que o atacante na tentativa de perfuração localize aí as suas forças;

b) No caso de perfuração, conseguir condensar as forças atacantes por ataques de forças de embate para os destruir com as armas atômicas.

2) No ataque:

a) Encher os espaços existentes entre as forças mecanizadas, ser-

vindo por assim dizer de "substância colante", para as proteger das forças de choque inimigas e assim evitar que se concentrem;

b) Limpar o terreno conquistado, para se precaverem contra ataques ou infiltrações inimigas.

E o que vem a dar no mesmo, seriam funções dessa Infantaria, conseguir concentrar o inimigo, evitando a concentração das suas próprias forças mecanizadas. Sem um elemento de ligação seria impossível a atuação das tropas mecanizadas.

As tropas de Infantaria que se destinam a essas funções podem ser não só facilmente estruturadas como também o seu equipamento é relativamente simples, o que também facilita o seu problema de abastecimento.

Como armamento usariam principalmente armas ligeiras, defesa anticarro, granadas e alguns destacamentos de artilharia de campanha.

Importante, é em contrapartida uma instrução cuidada, principalmente em tropa de choque contra motorizados que deverá substituir a falta de material pesado. Grande capacidade de marcha, em esquemas diferentes se bem que não perdendo a coesão: possibilidade de camuflagem e desaparecimento rápido, tudo isto são trunfos imprescindíveis para o triunfo. Além disto é necessário notar que entre estas diversas funções que caberiam a uma Infantaria, duas estariam em desacordo. Uma tropa destinada a uma defesa local tem necessidades diferentes do que uma destinada a atuar em pequenas guerras. Não nos parece, porém, mal a adoção da média.

Uma das perguntas mais difíceis que nos surge é a do futuro das armas dos carros blindados. Porque precisamente numa guerra atômica poderia suceder facilmente que uma tropa que necessita de tantas rodas, precisamente por isso, só dificilmente se desloque do local.

Isto significa, por outras palavras, que não só as teorias táticas de entrada em ação têm importância na organização de um futuro exército, mas também a economia do material e sua reforma. As Divisões de carros blindados contam 17.291 homens

e 3.912 locomóveis de diversas espécies, uma massa que quase se não pode conseguir fazer deslocar sob fogo atômico.

Nesse número, porém, só metade são de fato tropas de combate, sendo a outra metade preenchida pelos diversos serviços, que estão organicamente ligados à Divisão. Na zona de operações tem de estacionar 25.000 homens com serviços, e só assim podemos sustentar e orientar uma Divisão na frente. Que com tropas assim formadas se não possa tomar parte numa guerra atômica é evidente. Parece-nos assim mais evidente o emprêgo de Brigadas de carros blindados ligeiros do que Divisões. É necessário, porém, notar que se empregarmos Brigadas separadas e equipadas a percentagem dos serviços é ainda maior.

Naturalmente, as pequenas unidades possuem mais mobilidade e são mais simples de conduzir. Mas apesar de tudo — se tivermos tropas mecanizadas em massas compactas, quer dizer, de pontos densos, ou as separarmos, perdendo assim parte da sua força de embate — as suas grandes necessidades de material continuam a ser as mesmas. Acrescente-se ainda que é incomparavelmente mais simples orientar as unidades de combate que os serviços pesados que as têm de seguir. Resumindo numa frase — a dependência das tropas mecanizadas dos serviços complicados e por isso susceptíveis de serem destruídos são, sem dúvida alguma, o calcanhar de Aquiles de uma guerra tômica.

Pode-se dizer que um campo de batalha onde se empregam armas atômicas não pode ser, nem de longe, dominado por máquinas. Pelo contrário — pode ser muito simples que debaixo das condições pesadíssimas das batalhas atômicas, o simples é facilmente orientável e móvel. Material bélico se torne aquele em que mais se possa confiar, sendo o triunfo ainda mais dependente dos Lancers separados do que antes.

Tropas mecanizadas em pequenas unidades vão-se tornar indispensáveis, terão de atuar, porém, com intervenção da Infantaria. De resto, seria um erro querer reunir as ar-

mas rápidas com as lentas. As duas espécies diferentes de locomoção tem de ter uma ação recíproca, na qual as tropas mecanizadas representam a força de embate, e a Infantaria, entre elas, será o elemento de ligação e de preenchimento.

GUERRA SÓ COM O MATERIAL TRADICIONAL (CASO C)

Por causas que já expussemos no início, é de crer, que dos dois lados se faça uso, no princípio, ou nunca ou só em alguns teatros da luta, do ataque atômico. Neste caso os adversários degladiar-se-iam com as mesmas armas que já conhecemos da guerra anterior. E, apesar disso, parece-nos evidente que a situação não seria a mesma e conseqüentemente também as formas de combate deveriam ser outras. A guerra mecanizada ou guerra relâmpago precisa, para ser bem sucedida, de uma supremacia aérea adjacente. Só quando fôr satisfeita esta condição, se podem preencher as grandes necessidades de material. O que acontece, porém, quando nos vemos diante de um inimigo que possui uma forte força aérea? Seria também, então, possível uma guerra relâmpago? Quanto mais equilibradas são as armas aéreas, tanto mais difícil se tornará a luta pela supremacia aérea.

Em exercícios de tempo de Paz, a palavra supremacia aérea é empregada com demasiada facilidade. Torna-se também convencional dizer-se isso, depois de uma grande parte dos aviões inimigos serem destruídos no solo. O que sucederá, porém, se o inimigo responder imediatamente com a destruição sistemática das nossas bases aéreas? Evidentemente que a iniciativa do ataque tem um papel muito importante. Apesar disso, porém, torna-se quase impossível evitar que o inimigo responda com força suficiente, para destruir no lado oposto uma grande parte dos aviões no solo.

Supremacia aérea absoluta significaria ter-se o céu do adversário absolutamente livre, para tôdas as evoluções, e o nosso herméticamente

fechado. Teoricamente essa situação só é possível se o inimigo não possuir avião nenhum. Em todo e qualquer caso possuem as palavras supremacia aérea um significado muito relativo. Lutas aéreas parecem-se com um pêndulo suspenso sobre o território da luta. Aquêles que possuem maior número ou melhores aviões, tem evidentemente mais oportunidades de voar maior número de vezes sobre o território inimigo, sem desgastar o seu céu. Assim, alguns ataques ao material pesado inimigo chegam para o destruir completamente. Daqui resulta que tanto mais equilibradas são as forças do ar, tanto mais difíceis serão os movimentos da tropa no terreno. Situações tais como na Normandia em que 10.000 aviões aliados defrontaram só 270 aviões alemães, não se repetirão decerto. Pensemos só se seria possível a sua ocupação se possuíssem, unicamente, 3.000 aviões à disposição.

Acrescente-se, que desde o fim da guerra tanto os aparelhos de pontaria dos aviões assim como ação do seu armamento, especialmente dos foguetes, se desenvolveram extraordinariamente. Destas considerações segue-se, que também o aproveitamento de tropas nos caminhos aéreos — ou em quaisquer operações aéreas — no caso de um forte inimigo aéreo já se não poderão fazer tão facilmente. De resto, podemos dificilmente imaginar que a falta de abastecimento, sem contar com exceções — se possa realizar nos próprios caminhos aéreos. O caso complica-se, mais ainda, se considerarmos que hoje em dia o radar localiza movimentos à distância de 600 km, o que permite aos caças de grande mobilidade atingir os pesados aviões de transporte, antes da sua chegada ao alvo.

No que diz respeito à luta do terreno temos de considerar especialmente a defesa de carros blindados. Os leves e facilmente montáveis e transportáveis materiais anti-carro, permitem hoje munir as pequenas formações de Infantaria com armas eficazes. Isto é uma razão mais, que prova não poderem os movimentos de tropas mecanizadas ser os

mesmos que nas guerras anteriores, mesmo quando se não empregarem armas atômicas. Como se vê, mesmo neste caso, teriam as batalhas aspecto muito diverso das já passadas.

INSURREIÇÕES OU GUERRAS LOCAIS (CASO D)

O que se disse, até agora, refere-se principalmente ao teatro de guerra europeu. Enquanto esperamos aqui o adversário pela porta principal da cortina de ferro, parece, pelo menos, pelo que vai acontecendo pelo Mundo, que a intenção inimiga é de se infiltrar pela porta das traseiras. Por isso é conveniente as potências possuidoras de domínios além-mar irem-se preparando para quaisquer futuras intervenções. Os equipamentos e requisitos de instrução variam naturalmente com a diferente localização desses conflitos, isto não significa que não possam aparecer problemas idênticos na Europa.

Em princípio pode esta forma de guerra dividir-se em duas:

1 — Pequenas guerras com o carácter de insurreição, não possuindo o inimigo tropas regulares.

2 — Guerras com pequenos Estados, que possuem forças de combate com equipamento mais ou menos moderno.

Poder-se-ia, porém, dizer ser esta divisão demasiadamente concisa para poder ser verdadeira. Um começo de insurreição pode, com o tempo, depois de alguns sucessos e no caso de auxílio estrangeiro, transformar-se numa guerra quase regular, na qual os métodos de guerrilhas alternam com operações regulares, ou atuam com êles conjuntamente. Este foi o caso da Indochina. Da mesma forma pode suceder, que em guerras dirigidas contra pequenos Estados, os dois métodos, guerrilhas e táticas regulares, atuem logo de princípio a par, e que, eventualmente, a serem destruídas as tropas regulares do inimigo, continue a guerra por guerrilhas.

1 — A luta contra insurreições:

No Norte da África estamos presentemente na fase de insurreições. Que características têm estas lutas? Para triunfarmos das pequenas guerras somos obrigados a conservar ocupados todos os pontos importantes permanentemente, enquanto que ao mesmo tempo são sistematicamente limpos os terrenos infestados pela insurreição. Estas duas funções requerem um considerável potencial de homens. Tropas mecanizadas têm um papel secundário, devido às dificuldades do terreno. Os comandos de assalto, não deixam de ter valor pela sua grande mobilidade, principalmente para vigiar estradas e outros caminhos de ligação. Além disso há os helicópteros que são mais eficientes. Porém, a maior parte das vezes chegam tarde demais.

Material pesado, com exceção de alguns blindados ligeiros, são na maior parte das vezes desnecessários, sobrecarregando as tropas. A Artilharia atua quando muito por baterias separadas e por fogo direto, visto que o adversário não dispõe de peças. Reconhecimento aéreo, seja com aviões ou helicópteros, têm um papel importantíssimo nestas batalhas, porém o ataque direto de aviões ao terreno é em contrapartida dispendioso, quando se pretendem resultados positivos.

As guerrilhas operam, a maior parte das vezes, só em terreno dificilmente localizável, e, geralmente, nas direções de menor oposição, isto quer dizer nas áreas não ocupadas. Qualquer outra tática levá-las-á a defrontar um adversário muito melhor equipado e orientado. Assim, os destacamentos móveis, das tropas regulares, só podem conseguir uma posição favorável para a dessiminação das guerrilhas, quando os grupos a pé ou destacamentos de cavalaria independentes conseguem encurralar os adversários, onde os terão até à chegada dos comandos de assalto.

Tais situações só muito raramente se dão, porque por um lado o inimigo possui todos os meios de evitar batalhas maiores, e por outro

lado na maior parte das vezes as tropas, operando a pé ou a cavalo, são suficientes para o disseminar. Aqui o papel das reservas é diferente daquele das tropas regulares — o seu papel é o dos comandos de assalto. Não interessa sequer mencionar as formações de pontos difíceis. Apesar disso, uma boa limpeza do terreno é indispensável para se poder exercer uma ação filtrante suficiente.

A grande vantagem das guerrilhas é o conhecimento perfeito do terreno e a ajuda da população. Quanto mais forem afastados do seu meio ambiente, tanto mais difícil se tornará a sua posição, precisamente por já aí não conhecerem nem o terreno, nem o povo. Por isso as rebeliões ligam-se, a maior parte das vezes, com o local em que nasceram.

Na generalidade as lutas são curtas e têm antes um caráter de escaramuças. Poucas vezes se põe o problema duma ação conjunta das diferentes armas, com exceção das observações aéreas. As agressões aéreas só se dão durante as citadas pesquisas. As unidades necessárias para determinada operação variam conforme os terrenos, fins em vista e situação. Nesta guerra a Companhia reforçada será base da coesão. Uma organização permanente a que pertençam 3 ou 4 Companhias em Batalhões ou unidades maiores, tem atualmente um sentido exclusivamente administrativo, só raramente um sentido tático. Uma arte relativamente simples de luta facilita e permite que um só comando se exerça sobre 6 ou 10 Companhias, o que por um lado facilita o Comando e por outro torna os serviços mais econômicos.

Fundamentalmente conhecem-se duas formas, para combater as rebeliões, que se completam:

1. A defesa local de todos os pontos importantes e observação dos terrenos entre eles compreendidos, assim como a proteção dos caminhos por patrulhas (contra-guerrilhas). Comandos motorizados ou a cavalo atacam a pedido. Este método é atualmente empregado no Norte de África, chamado "Quadrilhagem".

2. A limpeza sistemática do terreno infestado — uma espécie de “caça em círculo” — por Cavalaria ou Infantaria disseminadas, atrás das quais estão prontos a entrar em ação pequenas unidades motorizadas para atacar com armas pesadas e lança-granadas as linhas que se opuserem à primeira frente, o que aliás só muito raramente sucede. (No Norte de África chama-se a isto “*Ratissage*”).

Em ambos os casos as unidades atuam em campos de ação muito superiores aos que normalmente abrangem.

Em “*Quadrilhagem*” as Companhias de um Batalhão podem distar umas das outras 10 km. Na “*Ratissage*” frente de combate de uma Companhia pode-se estender a 3 km, enquanto que um Batalhão opera numa frente igual à normalmente ocupada por uma Divisão.

Segue-se que, em pequenas guerras, tem de se contar com muito maiores distâncias do que em mobilizações normais e por isso com outros aparelhos de transmissão.

No que diz respeito a abastecimento: visto o adversário não possuir nem defesa aérea nem aviões, pode grande parte das necessidades ser satisfeita por via aérea. Isto é tanto mais simples se considerarmos que, devido ao pequeno tempo de luta, é muitas vezes o abastecimento limitado a munições.

Abastecimentos motorizados têm evidentemente de ser escoltados. Na generalidade pode-se dizer que a direção teórica de pequenas guerras é uma arte simples de guerra. Necessita porém de tropas diferentes em apetrechamento e armamento, do que aquelas usadas em combates vulgares, tropas que são, sob todos os aspectos, superiores ao inimigo.

Hoje opõem-se no norte de África a talvez 15.000 revoltosos, 350 mil soldados, dos quais possivelmente a maior parte nem chegará a estar sob o fogo, e apesar disso a sua falta tornaria o problema de difícil resolução. O material mecanizado (carro) que foi enviado nas suas Divisões para o norte de África, deveria ter sido deixado em França, visto

que se tornaria desnecessário no norte de África. As tropas, acostumadas a andar de “jeep”, deveriam de novo aprender a marchar. Hoje parece que foi esquecido, que uma tropa acostumada a percorrer grandes extensões a pé, facilmente se conseguirá transportar por rodas, enquanto que se torna difícil assegurar o contrário. De entre as quatro fórmulas de guerra analisadas até agora, a pequena guerra é aquela em que as máquinas substituem o Homem com menor rendimento. Trata-se de lutas que arrasam os nervos e para cujo êxito total utilizamos uma série de ações, que só muito lentamente vão formando um todo observável. É uma luta que facilmente esgota a moral das tropas, apesar das perdas insignificantes. É uma guerra cujas consequências morais e políticas serão tanto mais importantes para a Pátria, visto a opinião pública nem sequer sentir que se encontra em guerra — numa guerra que se se perder —, e talvez se fôr ganha, trará consequências econômicas catastróficas.

2 — Guerra com pequenos Estados ultramarinos:

Nas categorias de guerras analisadas pertenciam, também, operações militares que se podem efetuar contra pequenos Estados ultramarinos, que possuem exclusivamente pequeno número de tropas de combate regulares. A eliminação destas unidades devia ser também um fim da guerra, para impedir que as lutas degenerem em pequenas guerras. Que a luta contra pequenas tropas regulares, implique a entrada em ação de material moderno, isso é evidente. Porém, também aqui variam as necessidades em comparação com as do teatro de guerra europeu. As áreas, nas quais as unidades devem operar, são normalmente bastante maiores. A formação de frentes passageiras pertence às exceções.

É importante observar, que uma potência ocidental, normalmente em tais guerras, pode contar com a superioridade material, principalmen-

te nos pontos em que é possível um bloqueio marítimo ou auxílio estrangeiro. De resto, tal auxílio só excepcionalmente poderia possuir a envergadura necessária, e as suas possibilidades práticas teriam por isso limites, porque o adversário quase não dispõe de tempo para adaptar os seus homens, cujas aptidões são geralmente muito pequenas, ao material moderno para equipar convenientemente e eficazmente as novas unidades. Instrutores estrangeiros não poderiam, devido a dificuldades de língua, costumes, etc., resolver satisfatoriamente o problema. Há, no entanto, a exceção do envio de armas ligeiras necessárias para pequenas guerras, tal como aviões pilotados por estrangeiros.

Seja como for, o que é certo é que geralmente as potências ocidentais contam com a supremacia aérea, o que influi naturalmente na direção, articulação, equipamento e entrada em ação das tropas terrestres. Na luta contra as tropas regulares inimigas tem grande significação as tropas mecanizadas, porém atuam em unidades mais pequenas que Divisões blindadas e usam carros ligeiros. E como o inimigo só dispõe, na maior parte das vezes, de um pequeno número de blindados, pode ser diminuído o número do material contra-blindados.

Pelo mesmo motivo, em guerras deste gênero, usam determinadas unidades menos Artilharia do que normalmente na Europa. Os ataques podem-se exercer por meio de bombardeamentos aéreos, o que se torna tanto mais simples, por não possuir o inimigo forças aéreas para se lhes opôr nem defesa aérea suficiente. Isto permite logicamente diminuir também a defesa aérea que pertenceria à unidade.

Nestas circunstâncias os abastecimentos das tropas podem facilmente ser feitos por via aérea. Por outro lado podem, nestas circunstâncias, ter significado especial as operações de terra-ar, devido às grandes distâncias a percorrer. Aqui podem estas de novo, como na última guerra, atuar em conjunto com as unidades mecanizadas.

Especialmente significativo seria a ocupação, relâmpago, dos pontos de apoio da aviação inimiga, para conseguir evitar que a defesa aérea oposta fosse reforçada.

Repetimos, de novo, que o primeiro e mais importante fim em vista continua a ser a eliminação das forças de combate inimigas, ao mesmo tempo, porém, devemos evitar que essas lutas se transformem numa pequena guerra.

Para isso devemos possuir unidades de Infantaria ligeira em número suficiente, que tal como no combate das insurreições, atuem conjuntamente com Comandos de choque motorizados.

Ainda durante as operações, contra as tropas regulares, deve-se ocupar com densidade suficiente o terreno conquistado.

E por último ainda uma advertência importante:

Mal fará qualquer potência que se entregue confiantemente ao seu material moderno, confiada nas tropas regulares insignificantes do adversário. Possivelmente ganharão, com facilidade, os combates travados contra as forças regulares desse inimigo. O que porém certamente não conseguirão, será evitar uma pequena guerra, que apesar de todas as vitórias lhes poderá causar anos de dissabores. Também aqui em tais guerras — será uma Infantaria suficientemente forte — a pedra de toque do triunfo.

Apreciação de conjunto às idéias expostas

A nossa, talvez demasiadamente verbosa, análise dos 4 métodos de direções de futuras guerras, assemelha-se aos métodos de certos matemáticos, que enchem três ardósias, para finalmente concluir num canto do quadro com uma simples fórmula, que por outro processo se não poderia compreender nem demonstrar. Também aqui podemos reduzir a uma fórmula os pontos mais importantes focados:

1 — As quatro artes de combate mencionadas impõem para as tropas de futuro uma tal diversidade de

equipamentos, estruturas, entradas em ação e abastecimentos que não é simples a aplicação de um denominador comum.

2 — Só no caso de uma guerra atômica total seria forçoso, sem dúvida, pôr em combate as armas atômicas pesadas e ligeiras, o que aliás, pelo que se disse, não tem a mais pequena possibilidade de se realizar. A empregar este meio de defesa, ou ter-se-ia de levar ao fim essa guerra devastadora ou ter-se-ia de desistir de qualquer outra forma de guerra. O preparar a tropa só nesta hipótese induziria ao emprêgo do material atômico, apesar do grande perigo que isso pudesse representar.

3 — Tropas tradicionais, tais como as de 1939-1945, seriam, por outro lado, totalmente improdutivas num campo de batalha em que defrontassem armas atômicas táticas (ou contra o interior, também operativo).

4 — A média destes dois extremos dá-nos o sistema (Caso B), que por um lado se apoia em unidades mecanizadas e por outro lado se auxilia de uma Infantaria de equipamentos ligeiros. Este processo afigura-se-nos o mais justificável perante os quatro casos, já pelo seu aspecto tático e técnico, como pela sua economia.

Praticamente isto significa que:

a) No caso de uma guerra atômica total, em que fundamentalmente vamos usar a aviação, só seriam empregadas na frente as tropas mecanizadas, reservando-se as outras no interior para "ordenação e salvamento".

b) Foi analisado, no caso B, o comportamento estrutural desta defesa, no caso do campo de batalha ser sujeito a táticas determinadas por armas atômicas. Num teatro de guerra europeu, teriam de se contar para cada duas Divisões de Infantaria uma Brigada mecanizada.

c) Tal estrutura seria também utilizável no caso C. Podíamos reunir três Brigadas mecanizadas numa Divisão de blindados conjuntamente com a Artilharia tradicional, completando as divisões de Infantaria

com os seus efetivos de Artilharia. Não será certamente uma solução prática, porém será sempre melhor do que se prepararmos qualquer tropa para uma única possibilidade de guerra.

d) Uma tropa assim formada, possui Infantaria suficiente para eventualmente tomar parte em pequenas guerras, e ao mesmo tempo possui unidades mecanizadas que são especialmente para guerras locais.

* *

Ainda uma pergunta, que tem pelo menos que ter um esboço de resposta. É a que diz respeito ao problema do Recrutamento.

Notemos em primeiro lugar que são desvantajosas tropas profissionais. Evidentemente que devido ao maior tempo de instrução possuem uma melhor especialização. Porém, os homens que servem às fileiras acabam por se casar, depois de alguns anos, e dão aos seus afazeres profissionais um aspecto de vida em família, baixando rapidamente as suas qualidades de bom soldado. Há a acrescentar que quando soldados de profissão se desempenham aplicadamente das suas funções, tal como qualquer outro, como é evidente, possuem aspirações — o que é de louvar. O mal deste caso é o fato de só poucos quererem representar o simples papel de soldado raso. Um dos problemas difíceis é o da resolução da reforma para tal tropa. Pode-se afirmar que, na generalidade, a tropa profissional é a forma ideal de tropas para países com interesses no além-mar; era pouco econômico, por exemplo, enviar um homem com 18 meses de instrução para a Malásia, para pouco depois o reenviar para a Pátria.

Por todos estes motivos parecem-nos, em última análise, ser o serviço militar obrigatório para tropas continentais a melhor solução, sendo o número de soldados profissionais 1/3 do total. Em tais tropas possuímos sempre 2/3 do pessoal em plena juventude. No que respeita ao tempo militar obrigatório, parece que hoje nos esquecemos que há uma diferença fundamental

entre habilitações literárias e Educação Militar. Educação é conseguir ensinar ao soldado o que lhe exigimos em deveres morais e espirituais, dando-lhes a compreensão de uma obediência absoluta, o que não será possível em menos de 18 meses. Guardemo-nos por isso de nos cercarmos de burgueses uniformizados, o que a experiência, infelizmente, contradiz. Os péritos afirmam que 95 % das unidades não são formadas por intelectuais, mas por pessoas absolutamente simples desacostumadas a pensar por si e cuja cultura é insuficiente, para poderem pensar com realidade. Poder-se-ia adaptar a estrutura psicológica duma tropa a uma minoria intelectual de 5 % ?

Também a tropa miliciana apresenta defeitos que se fundamentam no seguinte : os oficiais subalternos, apesar de todos os esforços, não estão ainda suficientemente treinados, enquanto que aos oficiais de postos mais altos lhes falta a experiência no serviço. Quando vemos agora na Alemanha que um soldado tão brilhante como o General Von Seeckt começou numa milícia, esquecemo-nos invariavelmente que nesses tem-

pos a política era totalmente diferente.

Um outro problema, que também influencia grandemente a tropa, são os processos empregados na mobilização. É função evidente da situação geo-estratégica do País. Este motivo era suficiente para se não poderem criar tropas da mesma espécie, copiando simplesmente os processos alheios. Também é verdade que é mais simples preparar corpos de Infantaria do que mecanizados. Na posição da Alemanha atual, em que as mobilizações têm de ser executadas em algumas horas, seria naturalmente vantajosa uma milícia em que todos os homens, gradualmente, tomassem parte. Estes deveriam porém ter a escola de 18 duros meses de preparação, para serem verdadeiramente bons soldados. Na França, tapada pelo Reno, pode-se permitir o luxo de um maior tempo de mobilização, enquanto que a situação da América e da Inglaterra é ainda mais favorável.

Há uma pergunta que nos surge : até que ponto terão importância para os países europeus continentais estes princípios ?

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)

GRANDE CONCURSO "NENO"

para os leitores de "A Defesa Nacional"

UMA VIAGEM A QUALQUER PONTO DO BRASIL COM
ESTADA PAGA NO MELHOR HOTEL PODENDO LEVAR
ACOMPANHANTE !

	Cr\$
1 Rádio Vitrola no valor de	20.000,00
1 Rádio Vitrola de mesa, no valor de	10.000,00
9 Prêmios em dinheiro, de Cr\$ 1.000,00 a	200,00

Condições do concurso :

Escreva uma historieta, de preferência um caso vivido
em campanha ou no quartel,

Envie-na, dactilografada em espaço duplo, não excedendo
duas páginas tamanho almaço, para a redação de "A Defesa
Nacional", Palácio da Guerra — Rio — até o dia 15 de cada
mês.

Uma comissão da Revista julgará a melhor história do
mês que será publicada em "A Defesa Nacional".

As doze histórias publicadas em 1957 concorrerão aos
doze prêmios acima enumerados.

Do companheiro para o companheiro, a "Casa Neno" tem
tudo para servi-lo.

Procure-nos num dos endereços abaixo :

Centro : Rua Sete de Setembro, 145 — Rua República do Líbano, 7 —
Rua Buenos Aires, 151 — Avenida Passos, 96 — Avenida Presi-
dente Vargas, 875.

Madureira : Rua Maria Freitas, 110.

Penha : Largo da Penha, 59.

Niterói : Rua da Conceição, 47.

Ilha do Governador : Avenida Paranapan, 2146.

FINALIDADE E IMPORTÂNCIA DO CURSO DE TÉCNICA DE ENSINO DO EXÉRCITO

Major OCTAVIO ALVES VELHO

"Deus criou o homem à sua imagem e semelhança."

Eis aí uma das premissas capitais da Bíblia dos judeus, que é também a de todos os cristãos. Conquanto em certos casos seja difícil perceber tal origem superior do ser humano, de tão bem oculta e disfarçada ela se encontra, o fato é que essa tese é esposada, mais ou menos explicitamente, pelos livros sagrados das demais grandes crenças religiosas da humanidade.

Remontando aos áureos tempos da filosofia helênica, vemos o magistral Sócrates indicar a seus discípulos, como fórmula mágica da Sabedoria, a famosa inscrição do templo de Delfos :

"Conhece-te a ti mesmo para conheceres aos deuses e ao universo."

A partir do fim da Idade Média, os interesses humanos, renunciando em parte à contemplação religiosa e à intuição filosófica, voltaram-se para o raciocínio dedutivo matemático e a experimentação. Ergueu-se o inegavelmente majestoso edifício da Ciência. Dos dias de Bacon, Copérnico e Galileu aos da utilização da força nuclear e dos projetis balísticos intercontinentais, foram esmiuçados os mistérios do infinitamente grande e do infinitamente pequeno. A esta altura da incontida

busca da Verdade, o excelso titã da inteligência humana que foi Albert Einstein pôde concluir que a matéria nada mais é do que energia condensada e que o universo não passa de algo a vibrar.

Empolgado pelas realizações fabulosas da técnica, o homem se vê hoje, perplexo, de volta a concepções milenares. Em meio ao superficial apogeu de possantes máquinas, complexas organizações e, muito especialmente, de uma irrestrita capacidade de destruição, êle continua a sentir-se o mesmo de sempre. O que é mais : continua a ser a medida de todas as coisas. O argumento decisivo em seus projetos, designios e conflitos não pode ser encontrado alhures, mas nêle próprio : em seus temores e aspirações, em seus anseios e inibições, em suas potencialidades e limitações.

O acento tônico, neste último quartel de século, recaiu na Psicologia, na Sociologia e nas demais ciências que estudam o homem e sua sociedade, encarada esta como interação de personalidades. Dia a dia afloram novos desenvolvimentos e idéias, com tal intensidade e extensão que o ciclo histórico contemporâneo tende a perder seu caráter de "Era da Máquina" para transmutar-se em "Era das Relações Humanas".

(*) Discurso do orador da Turma diplomada em novembro de 1956 pelo C.T.E.

Longe vão os dias da simplicidade na vida social, em que os meios de produção se resumiam, além da terra, às tóscas ferramentas destinadas aos trabalhos manuais, em que cada família provia a seu próprio sustento, em que a troca econômica se confinava amíúde a um mero escambo de bens excedentes, e em que a maior parte dos produtos do trabalho era consagrada ao consumo direto.

A transformação tecnológica e o controle prático das forças da natureza, para aproveitá-las no serviço do homem, acompanhando e incentivando o progresso industrial, suscitaram novas relações entre os homens e deram origem a espécies diversas de organizações. Fomentaram novos hábitos de trabalho, novos modos de pensar, novas atitudes.

A indústria provocou uma recomposição contínua da sociedade, pon-do fim ao isolamento de grupos e de áreas. A agricultura, invés de ser a atividade da imensa maioria, passou a ser de minoria cada vez mais diminuta, e modificou-se por sua vez. A produção em grande escala implicou em organização também em grande escala (1). Acentuou-se cada vez mais a mobilidade social, horizontal e verticalmente, sucedendo-se, em alternância, a "burguesificação" do proletariado e a proletarização da classe média, como índices da higidez econômica e social dos estados. Muitos outros foram os aspectos dessa grande transformação: as pressões-de-população, as migrações em massa, o nacionalismo exacerbado, as guerras mundiais e os conflitos ideológicos, a urbanização, a mudança profunda dos padrões da moral pública e privada, a emancipação da mulher, a mecanização progressiva do trabalho que já vai se tornando hoje em automatização, e assim por diante.

Uma área do corpo social em que o embate do poder industrial se fez sentir mais forte foi a da estrutura militar. Com o advento dos dias da

guerra mecanizada, o nascimento e as poses dos antepassados não mais puderam afiançar aptidão para o comando. Já nos primeiros albores desta fase histórica, isso fôra assaz evidenciado por Napoleão. A medida que a mecanização progredia, a existência de uma classe guerreira foi-se patenteando um anacronismo. Com isso, as qualidades de liderança e competência profissional assumiram demasiada relevância, onde quer que fôsem descobertas, para serem desdenhadas devido à ausência de "sangue azul". Sabemos agora que a afirmação, feita há vários séculos pelo Marechal De Saxe, de que "*Nasce-se general tanto quanto se nasce poeta*", não possui justificativa científica. Respeitados os limites da herança biopsicológica — temperamento, aptidões e nível mental — está provado, à saciedade, que se pode ensinar a obedecer e a comandar, tanto quanto a metrificar e a rimar. Afinal de contas, ninguém esperará encontrar gênios à testa de todas as frações de tropa dos formidáveis exercícios de hoje, da mesma forma que não os procurará nas páginas de todos os livros de versos que vêm a público.

Outrossim, com o incremento das exigências dos conflitos armados, a população inteira passou a ser recrutada. A guerra deixou de ser uma ocupação para a conquista de glória e honrarias. Tornando-se total, ao mesmo tempo perdeu o fascínio e o romantismo, impossíveis de sobreviver ante as máquinas e os explosivos. Concomitantemente, ficou mais árdua a mais nobre das artes — a de comandar —, cujos fundamentos técnicos ganharam em amplitude e profundidade. O simples fracionamento das forças armadas em combatentes e não-combatentes ou em armas e serviços, não mais bastou, tampouco, para suprir as dezenas de campos especializados em que se pode encaminhar a labuta do militar profissional, ou mesmo a do cidadão convocado para integrar-se no potencial mobilizável da nação.

(1) R.M. Mac Iver — "A Democracia e os Problemas Econômicos". Rio de Janeiro — Editora Civilização Brasileira S.A. — 1955 (pág. 25).

Recapitulando, vimos como as contribuições da Religião, da Filosofia, da Ciência e da História, bem definem a importância do homem. E que diz de tudo isso o povo, cuja voz — segundo muito — é a voz de Deus?

O povo — que consoante frase predileta de uma de nossas professoras — “*sabe muito mais psicologia do que nós*”, reduz à expressão mais simples quase todos os problemas com que depara, asseverando: “*Isso é uma questão de educação... ou de falta desta*”.

Com efeito, se não tomarmos do vocábulo “Educação” somente o conceito ingênuo de polidez, mas antes o seu sentido lato de continuação reorganização e reconstrução da experiência pela reflexão — apreenderemos o conteúdo do dito popular.

Confluem, destarte, os diversos caminhos para uma única inferência: — a de que a chave de todos os enigmas está no homem, e portanto, em sua educação. Porém, como bem lembra o insigne educador norte-americano William Kilpatrick:

“*Um mundo novo está a exigir novos deveres aos que pretendam educar*” (2).

Ora, que poderemos dizer das condições reinantes em nossa pátria sob o ponto de vista da educação? Terá esta evoluído, sincronizada com a grande transformação do panorama social? Estará apta a preparar a nossa mocidade para assumir, com boas perspectivas de êxito, suas responsabilidades no mundo de amanhã? Ou terá permanecido estacionária, amarrada a um passado remoto, trabalhando no vácuo ou de acôrdo com circunstâncias que não as nossas nem as de nosso tempo?

Sem descer a uma análise inoportuna, não poderemos deixar de reconhecer que em alguns casos, máxime no ensino médio, parecemos estar querendo legitimar o célebre sátirico irlandês George Bernard Shaw quando dizia que “*A educa-*

ção é a defesa organizada dos adultos, contra as crianças” (3).

Fatores vários, que não vem a pêlo discutir, têm-se oposto à adequação do nosso sistema educacional às contingências reais do Brasil, tal como ele é hoje e como é lícito presumir que venha a ser em futuro próximo. Um dêles, porém, e não o menos grave, parece ser um certo apêgo a fórmulas tradicionais, sem o indispensável balanço de seu mérito. Urge penetrarmos-nos de que a idade de um erro não o explica nem justifica: é tão somente para removê-lo e emendá-lo.

O exército, como é natural, tem de refletir muito do que sucede no restante do país. Ele é uma secção transversal da nação; uma época de seus atributos propícios e desfavoráveis; uma representação cartográfica do conjunto em que, apenas determinados pormenores figuram em escala maior, por força mesmo de sua natureza e finalidade.

Recebe todos os anos um contingente que espelha a mocidade brasileira da época. O tempo de serviço militar, de si tão escasso em face das crescentes imposições da guerra moderna, vê-se consideravelmente diminuído pelas deficiências com que se apresenta boa parte dos recrutas, produtos do ensino e do ambiente familiar e geral. Antes de adestrá-los para os mistérios da luta armada, cumpre dotá-los dos conhecimentos essenciais à vida e ao cumprimento de suas obrigações como fatores positivos da coletividade.

Quantos oficiais, provêm dos bancos escolares do ensino elementar e médio. Ainda os Colégios Militares — organizados, mantidos e administrados pelo Ministério da Guerra — subordinam-se aos currículos e programas correntes. Sabendo-se quão decisiva é a influência dos primeiros anos de vida na formação da personalidade, fácil é constatar que o ensino civil repercute através de todo o ensino mili-

(2) William H. Kilpatrick — “Educação para uma Civilização em Mudança”. São Paulo — Editora Melhoramentos — 1955.

(3) Cf. Prof. Manoel Bergstrom Lourenço Filho — Prefácio à obra citada de Kilpatrick.

tar de formação, aperfeiçoamento e especialização.

Há, ademais, a este respeito, traços peculiares à própria instituição armada de terra. De longa data, chefes dos mais eminentes vinham notando e apontando a falta de preparação psicopedagógica dos nossos quadros — instrutores e comandantes, mestres e condutores de homens por dever de ofício. Não importa qual seja nosso posto na hierarquia ou nossa função no organismo militar, há um denominador comum a nos unir: o de sentirmos e vivermos, muito de perto e cotidianamente, a problemática humana. No entanto, levamos anos a fio estudando exaustivamente a base matemática e física de algumas das inúmeras facetas da profissão, toda a variada gama do material bélico, os animais e as viaturas de que se valem os transportes, a mecânica do combate e da logística, a geometria da tática e da estratégia. Carecemos, sem embargo, do sopro vitalizador sem o qual tudo mais é obra morta: o conhecimento dos atores desse drama tremendo que é a guerra — razão suprema e definitiva das forças armadas. E esses atores somos nós mesmos, nossos chefes, nossos camaradas, nossos subordinados. Pois, por mais que evolua a técnica e se aperfeiçoem os meios e processos de combate, é indiscutível que o elemento primordial da luta armada será eternamente o *homem*. Ninguém, senão ele, manejará e conduzirá os petrechos, armas e engenhos, quer sejam terrestres, aéreos, aquáticos, submarinos, ou se revistam de qualquer um dos aspectos fantásticos imaginados pelos mais arroçados escritores de ficção.

Além disso, a ação social do oficial do Exército é, particularmente no Brasil, ampla e multiforme, mesmo nas condições normais de tempo de paz. Sabemos muito bem quão profundamente ressoam nossas palavras, atitudes e gestos, aí por esse imenso país afora, mormente nas guarnições do interior, onde a fi-

gura do militar assume foros idênticos aos do médico, do professor e do sacerdote, na qualidade de guia espiritual e intelectual do povo (4).

Tudo isso determinava que se agitassem pelo menos de formar, de certo modo, técnicos destinados a orientar, de um lado a seleção do pessoal e sua distribuição racional pelas centenas de funções militares e, de outro, a planejar, dirigir e melhorar sempre a sua educação como cidadãos e como especialistas das múltiplas tarefas ligadas à defesa nacional.

Surgiram assim, em boa hora, quais pedras fundamentais de uma estrutura magnífica, este nosso Curso de Técnica de Ensino e, igualmente imprescindível "Curso de Classificação de Pessoal". Sua criação veio encher de esperança a todos quantos vêem no Exército uma das principais alavancas para cooperar no desenvolvimento integral da pátria. Ele, que tem sido pioneiro em inúmeros setores, vem-se a breve equipado, graças à inestimável colaboração de ilustres mestres civis, para uma das campanhas que o Brasil aguarda com maior ansiedade: a da valorização plena de seu recurso de mais delicado reacompanhamento, e que é sua população útil.

Devemos ter vivas em nossa mente as sábias palavras, pronunciadas em 1939 na Escola de Estado-Maior do Exército, pelo expoente do movimento educacional brasileiro que é o Professor Lourenço Filho:

"Toda a política de educação e a técnica posta a seu serviço deverão estar em perfeita concordância com a política e a técnica da segurança nacional... A formação do combatente será sempre facilitada quando baseada na formação comum que a escola primária lhe possa dar, já não só no sentido geral de espírito cívico e de disciplina, mas de ampliação de noções científicas, mes-

(4) 1º Tenente Octavio A. Velho — "Psicologia — Recrutamento — Instrução (Sugestões). Rio de Janeiro — Imprensa Militar — 1944; "A Defesa Nacional" — Março de 1946.

mo as mais simples. Podemos dizer, portanto, que se quisermos cuidar da defesa, tanto em seu espírito como em seu objetivo, havemos de cuidar constantemente da educação."

* *

Para nós, que vimos de concluir o Curso de Técnica de Ensino, este constituiu uma experiência fecunda, desvendando-nos horizontes luminosos e tesouros incalculáveis. Proporcionou-nos, de início, uma visão de conjunto — cinemascópica por assim dizer — dos problemas globais de Educação e Liderança. A seguir, conduziu-nos em um reconhecimento do arcabouço científico da moderna Pedagogia; familiarizou-nos com os instrumentos, cada vez mais precisos e fidedignos, de que se dispõe para avaliar a inteligência e diversos componentes da personalidade, bem como para a coleta, representação e interpretação dos fatos educacionais; assinalou-nos as técnicas mais seguras para as pesquisas pedagógicas; informou-nos sobre os requisitos da organização e administração escolar; apresentou-nos a composição e o funcionamento das seções técnicas dos estabelecimentos militares de ensino; esclareceu-nos quanto às tendências mais modernas da Didática, analisando-as e fazendo-nos aplicar muitos de seus variados recursos. Tivemos ainda o ensejo de visitar, ao par do Colégio Militar do Rio de Janeiro e da Escola de Motomecanização do Exército, três instituições brasileiras onde já se põem em prática, numa adaptação hábil e promissora, métodos bastante adiantados: a "Escola Guatemala", da Prefeitura do Distrito Federal e sob a orientação do Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos, com o *método dos projetos*; o "Colégio Nova Friburgo", no município fluminense do mesmo nome, que realizara uma feliz utilização

do *Plano Morrison*, e a "Escola Brasileira de Administração de Emprêsas", na capital paulista, que emprega o *método do caso*, particularmente recomendado no ensino de adultos — estas duas últimas pertencentes à Fundação Getúlio Vargas. Por fim, mas não por último, puzemo-nos em dia com o que existe de mais atual em matéria de Metodologia da Instrução Militar, não só em nosso país como igualmente nos Estados Unidos da América.

Três pontos podemos ressaltar da opulenta messe de ensinamentos recebidos: — O de que, assim como no plano físico o ser vivo se distingue do inorgânico por seu crescimento se processar *de dentro para fora*, também no domínio do espírito e da inteligência, o desenvolvimento do homem, e por conseguinte a sua educação, tem de obedecer ao mesmo sentido. Isto é, o educador não pode impor atitudes, habilidades ou conhecimentos: poderá exclusivamente, o que requer muito engenho e arte, orientar os próprios educandos a valerem-se de seus motivos interiores e capacidades em potencial para modificar ou adquirir formas de conduta. E, para isso, o exemplo e a aplicação poderão mais do que quaisquer preleções ou as mais ricas bibliotecas.

Outro, é o de que não se podem escolher arbitrariamente os objetivos da educação de determinado indivíduo: eles devem estar ajustados às limitações naturais de educabilidade deste, ou seja à sua vocação, que é preciso não contrariar, mas cultivar. "Agindo diversamente, surgirá a deformação da personalidade do educando que, invés de homem sadio, feliz e eficiente, se estruturará como desajustado e mesmo neurótico ou delinquente. Pessoalmente, será um sofredor; como membro de uma coletividade, esta terá de suportá-lo como um ônus ou até como força desagregadora" (5).

Finalmente, o de que em Educação, como em tudo mais na vida, a verdade, em geral, está no meio

(5) Prof. Raul J. Bittencourt — "Princípios Gerais da Educação (Mimeografado). Rio — Ministério da Guerra, DGE, Curso de Técnica de Ensino, 1956.

térmo entre os extremos. Não se pode adotar precipitadamente qualquer nova teoria que venha contrapor-se a algum excesso existente: a regra é que, por sua vez, e de acôrdo com a lei da ação e reação, ela será um exagêro no sentido oposto. Há que meditar, experimentar e adaptar, até se obter um nível de equilíbrio entre êsses pólos extremados.

Em suma, de todo o nosso curso nos restou apenas uma única mágoa, um único pretexto para lamentação. E é que parte apreciável dêsse acêrvo de conhecimentos tão preciosos não nos haja sido propiciada ao encetarmos as lides profissionais. Quanto tempo e energia malbaratados, quantas improvisações de parco rendimento, quanto sacrifício improfícuo para nós e quigá doloroso para os que sofreram com nossas tentativas canhestras de ensaio-e-êrro, e as "boas intenções" que todos sabem aonde vão ter!...

Fazemos votos para que dentro em pouco êste curso frutifique, penetrando em tôdas as nossas casernas e escolas, e, antes de mais nada, na Academia Militar das Agulhas Negras. Aos jovens cadetes seriam bastante úteis certas noções básicas que só agora viemos a alcançar; poderiam desde logo aplicá-las na instrução e orientação dos colegas de anos inferiores, assegurando-lhes, ao conquistarem o oficialato, maior confiança e descortínio, que os habilitarão a exercer com maior eficácia suas tão dignas quanto pesadas atribuições de educadores e chefes.

Ao Curso de Técnica de Ensino poderiam, então, ficar reservadas outras funções, desde que operasse em regime de tempo integral. Caber-lhe-ia, por exemplo, preparar os candidatos ao ingresso no Quadro do Magistério Militar, dotando-os da imposterável formação pedagógica, a ser posteriormente completada pelo curso em uma Faculdade de Filosofia, a que alguns dêles já se acham obrigados por sábia legislação em vigor. Serviria, por outro

lado, para aperfeiçoar os instrutores das diversas escolas e para habilitar oficiais de estado-maior a desincumbir-se, com maior autoridade, dos encargos de direção, planejamento e fiscalização do ensino e da instrução nos vários escalões. Tocar-lhe-ia colaborar, mediante entendimento entre os Ministérios da Guerra e da Educação e Cultura, em um extenso, moderno e científico Plano Nacional de Educação. Poderia, por fim, vir a ser um centro de estudos da doutrina pedagógica e de pesquisa e debate de todos os assuntos correlatos.

* *

Desejamos, nesta ocasião, prestar um tributo ao discernimento e à visão dos camaradas que iniciaram, em 1949, o "Estágio de Técnica de Ensino", de que originou, há exatamente dois anos, o presente "Curso de Técnica de Ensino".

Apresentamos nossa carinhosa homenagem às Exmas. Famílias dos oficiais diplomandos, que vieram compartilhar de seu júbilo.

A Diretoria Geral de Ensino do Exército, à Direção do Curso e à brilhante plêiade de mestres de escola, a que tanto ficamos devendo, podemos apenas, oferecendo o penhor de uma amizade leal e duradoura, dizer um caloroso "Obrigado".

As Exmas. Autoridades e aos camaradas que aqui compareceram, prestigiando o nosso curso e os vitais problemas da Educação — que não são somente do Exército porque são de todo o Brasil — nosso sincero agradecimento pelo estímulo que nos deram.

Concluindo, pedimos vênica para citar uma expressiva frase do último número da revista mensal editada pela Escola de Comando e Estado-Maior do Exército Norte-Americano:

"A história da guerra mostra-nos que a vitória final cabe, não aos países que inventaram armas diabólicas, mas àqueles que melhor sabem aproveitar seus homens" (6).

(6) "Military Review" (Edição Brasileira) — Command & General Staff College, Fort Leavenworth, Kansas, USA — Setembro de 1956.



O DOMÍNIO DA BACIA HIDROGRÁFICA DO PRATA

Gen. F. DE PAULA CIDADE

Esta publicação encerra estudos relativos aos esforços feitos pelas velhas gerações, para dominar a bacia hidrográfica do Prata, completados pelo panorama atual. Mais crônica do que história. As três conferências aqui reunidas fizeram parte de um curso cujas linhas gerais se encontravam nas diretrizes da Missão Militar Francesa, transmitidas pela direção de estudos da Escola de Estado-Maior, em 1929. De acordo com o pensamento do diretor de estudos, essas lições visavam estabelecer uma base histórica, a ser adquirida pelos futuros oficiais de estado-maior, em cujos espíritos deviam estar sempre presentes estes começos, para compreensão das realidades polídeo-militares de nossos dias.

O TRATADO DE Tordesilhas e AS LUTAS EM TORNO DA CO- LÔNIA DO SACRAMENTO

Dado o grande ascendente do chefe da igreja católica sobre os reis cristãos, Portugal obtivera do papado, de longa data, largos privilégios no que diz respeito à navegação oceânica e à conquista de terras habitadas por infieis (1).

Desde 1454, fôra concedida aos reis de Portugal tôdas as conquistas da África, com as ilhas adjacentes, dos cabos Bojador e Não até a costa meridional da Guiné, incluídos os mares, o que representava, no dizer de Pandiá Calógeras, a clausura do Atlântico do sul; dois anos mais tarde, era entregue à Ordem de Cristo, cujo chefe era o soberano do mesmo país, sob o pre-

(*) Primeiro de uma série de três artigos.

(1) "História da Colonização Portuguesa do Brasil". Constitui um monumento de saber histórico, apesar de alguns pontos muito pessoais, na demonstração de certas teses. Além da documentação de alto valor para a história do Brasil e de Portugal, haurida nos arquivos mais afamados do mundo, encerra numerosos mapas e tricomas que são verdadeiras obras d'arte.

Vide também "A Política Exterior do Império", por J. Pandiá Calógeras, que é outra excelente obra a ser consultada. Convém estudar aí os antecedentes do descobrimento e colonização do Brasil, pôsto que se trata de um livro posterior à "História da Colonização", já citada, e mais fácil de obter. O seu título não basta para sintetizar a valiosa matéria que encerra.

graus medeiam entre os meridianos médios dos dois sistemas de ilhas" (9).

O ajuste de Tordesilhas eliminava esse absurdo, determinando que só o arquipélago de Cabo Verde servisse de ponto de referência.

Continuavam, porém, outras causas de dúvidas, certamente pelo atraso dos negociadores em questões de geografia astronômica e não como insinuam outros, pela deliberação de obscurecer a questão. Tratando-se de meridianos, o tratado empregava a légua como unidade, o que exigia a conversão do grau, medida angular, em medida de comprimento, o que era sem dúvida uma grave complicação, porque, além do mais, os graus podiam conter um maior ou menor número de léguas. Havia léguas de que se contavam 14 1/6, 18 ou 22 por grau, etc.

Outra causa de erro era o atraso em que se achava a solução do problema da determinação das longitudes: "Se os portugueses, como demonstraram os estudos magistrais de Bensaúde e Luciano Pereira da Silva, ocupavam a vanguarda nos processos astronômicos de navegação, ainda assim, com o astrolábio, o quadrante, a balestilha e as táboas de sol e de estrelas, só possuíam meios para determinar exatamente, ou pelo menos com precisão prática bastante, os graus de latitude, isto é, de latitude. O problema das longitudes, as alturas de Léste-Oeste, era menos apurado. Ora, este era, de fato, o que se tinha de solver para fixar o meridiano definidor dos domínios. Embora o tratado houvesse admitido todos os métodos de avaliação, por singraduras ou por alturas ou por

alturas do sol e da polar, dados os recursos coévos, era realmente impossível determinar a linha de separação com o grau de apuro indispensável para a fronteira de interesses tão divergentes. Só a construção de cronômetros perfeitos permitiu, séculos depois, obter na prática corrente exatidão satisfatória" (10).

Não é difícil verificar que, de acordo com a légua adotada o meridiano poderia oscilar de muitos graus.

No entanto, muitos escritores têm se abalanchado a traçar o meridiano de Tordesilhas, fazendo-o passar pela Laguna, em Santa Catarina e pelo Pará. O grande Porto Seguro é o seu guia (11).

Mas, seja como fôr, vamos ver as duas coroas, aproveitando-se das incertezas existentes, pretenderem traçar a célebre linha a seu bel prazer.

Com tudo, o fator geográfico vái exercer a sua tirania, e, mais potente que todos os reis da terra, terminar por canalizar as duas correntes antagônicas, permitindo que os destinos do continente sejam fixados antes pelas condições da terra do que pela vontade dos homens.

Os espanhóis vão abordar a América do Sul por noroeste, para logo depois marchar nitidamente de norte para o sul; os portugueses instalaram-se do lado oposto, isto é, a léste e marcham não só para o sul, como para o norte. Estabelecem-se duas correntes paralelas, como vamos ver.

A conquista da Colômbia pelos espanhóis começou em 1525 e terminou em 1548, a da Venezuela, tendo início dois anos depois, só em 1560 pode ser considerada ter-

(9) "A Política Exterior do Império", por Pandiá Calógeras.

(10) Idem. "Vide também "História da Colonização Portuguesa do Brasil", capítulo — "A Arte de Navegar dos Portugueses". Ai se podem ver, nitidamente desenhados, os instrumentos de que se serviam os velhos navegantes e verificar as condições de seu emprego. Compreender-se-á a impossibilidade de fixar, com maior precisão, dado o atraso da época, a posição da linha divisória entre as duas esferas de conquista: Como transportar a hora de um meridiano ou linha de referência, de um ponto para outro da terra? No entanto, os negociadores do tratado não deviam ignorar que a légua era unidade arbitrária, tanto que a portuguesa era maior do que a espanhola e que, por sua vez, a marítima era menor do que qualquer dessas duas.

(11) Modernamente, prevalece esta solução entre os estudiosos ibéricos. Ver "Los Descubrimientos en el Atlántico", citados.

minana, a do Peru prolongou-se de 1522 a 1533, a da Argentina começa em 1525, com as primeiras tentativas de instalação espanhola no Prata, fixa-se no Paraguai e só em 1580 é que se torna realmente digna dêsse nome, com a posse do território da sua atual metrópole. O Chile vem mais tarde, em 1540 e arrasta-se até 1561. Procurando-se no tempo, à semelhança do que se faz para o espaço, o momento que corresponda ao que se possa chamar de lugar geométrico dessas conquistas, vamos encontrá-lo ali pelo ano de 1530. Adotando uma expressão de uso corrente no trato das questões táticas, podemos dizer que nesse ano, para os espanhóis, o contacto já fôra tomado em toda a frente, com exceção de estreita faixa apertada entre os Andes e o mar.

O conhecimento, que em Portugal não se podia deixar de ter, dos fabulosos tesouros que aos castelhanos proporcionava o saque dos impérios bárbaros da América, havia de influir na resolução do monarca português — então muito preocupado com o saque da Ásia — de colonizar as terras da América.

D. João III de Portugal fêz partir, em dezembro de 1530, uma importante expedição militar, sob o comando do ilustre Martin Afonso de Souza, para deitar mão nos territórios que julgava lhe pertencessem pelo tratado de Tordesilhas e que se estenderiam até ao Rio da Prata. Sabe-se que Martin Afonso explorou a costa e fundou S. Vicente em 1531. Logo depois, era o Brasil dividido em capitanias, para facilitar o seu povoamento.

Acharam-se, a partir daí, espanhóis e portugueses frente a frente, separados porém pelos acidentes

naturais, que se substituíam ao traço idealizado pelo papa e pelos soberanos europeus. Por outro lado, o destino vinha prolongar nesta parte da terra a vizinhança ibérica, cheia de atritos e de velhas desconfianças.

Não obstante, a posse pacífica das duas coroas estabelece-se perfeitamente, apesar de se julgarem ambos os povos, principalmente os portugueses, com direito a tudo, onde quer que pisassem, de acordo com o tratado de 1494. Deve-se isso ao aspecto físico do continente. Ao norte, a selva quase intransponível do Amazonas separava os espanhóis dos portugueses, isolando os colonizadores da atual Colômbia, da Venezuela e mesmo do Peru, dos desbravadores da orla leste. Mais ao sul, as serranias, o agreste, a aspezeza das terras, iam constituir o limite longitudinal das duas racas, que só quando houverem baixado dos planaltos hão de se encontrar, pósto que as infiltrações pelos rios da amazônia têm conseqüências políticas remotas e não militares imediatas.

Deixando de parte a conquista da terra, que nos levaria muito longe, vamos ver que a pobreza da cosmografia dos governantes vai insensivelmente repartir a América do Sul em duas esferas de conquistas, procurando racionalmente obedecer às imposições da geografia física (12). Galgadas as cabeceiras dos grandes rios, a raca espanhola, a transbordar de vitalidade, não vai refluir sobre o caminho andado, mas se esforçar em deslizar pelas aberturas que são os vales francamente orientados para o sul: o elemento lusitano tem as maiores facilidades ao longo da costa, que entra a tatear em toda a sua extensão, cri-

(12) "El factor Geográfico en la Política Sudamericana", por Carlos Badia Malagrida. Trata-se de um verdadeiro ensaio antroponográfico, em que o autor, em vez de procurar explicar os fatos da vida continental pela ação conjugada do homem e do meio físico, tenta demonstrar, pelo estudo superficial das grandes linhas do terreno, qual o destino que aguarda os povos sul-americanos. O homem e os recursos que a natureza não ao seu dispor entram aí como Pilatos no credo.

Dando ao seu trabalho um cunho realmente científico, argumenta vagamente, no domínio das generalidades, de modo que os seus esquemas são tão bons para o Brasil como para o planeta Marte. Há nesse livro, onde veladamente se defendem as teses que são mais caras aos nossos desafetos do Prata, erros não só de história, como de falta de observação das coisas do Brasil, principalmente nos últimos tempos.

O interesse com que é lido bem pode provir do título, aliás excelente.

ando os pontos de apoio que hão de lhe permitir lançar os golpes de sonda, destinados a dar-lhe ulteriormente o domínio de boa parte do hinterland.

Os cosmógrafos dos dois reinos ou não sabiam fazê-lo, ou tinham mais em que se ocupar do que vir para este lado do mar, tomar alturas de estrêlas; os domínios de cada raça que se fixassem à mercê dos esforços de cada um, das reações do próprio meio e das necessidades vitais de cada agrupamento étnico.

Não era essa a solução de direito? Pouco importa, porque tantos lusos como castelhanos sempre se conformaram com as soluções de fato. A indeterminação da raia de Tordesilhas autorizava as invasões recíprocas, que só não eram maiores pela insuficiência dos meios e pela oposição do fator geográfico.

Enfim, a parte ocidental do continente não conheceu a colonização luzitana e a parte oriental, em quase toda sua extensão, ficou fora dos domínios castelhanos.

Assim, à medida que os conhecimentos geográficos foram permitindo que se conhecesse o aspecto físico da zona de que se apossaram os luzitanos, um império sem soluções de continuidade do Amazonas ao Prata passava a ser uma contingência do fator geográfico.

Talvez por isso, calou fundo na alma das velhas gerações.

E o meridiano de Tordesilhas, flexível, instável, adaptando-se às conveniências das duas correntes colonizadoras, vai continuar a ser lembrado por muitos anos, quer nas lutas pela criação de um grande império de limites naturais, quer nas justas que se hão de seguir para a consolidação dos limites definitivos, arbitrariamente fixados.

A COLÔNIA DO SACRAMENTO

Só lentamente a penetração se estabilizava, nas suas arremetidas em várias direcções. Para o sul, mais nitidamente, a investida mudava de carácter. As antenas do domínio luso iam tatear o corpo, a parte central de um organismo apto

a opor-lhes uma resistência até então desconhecida.

Ainda em 1668, o "grosso" dos estabelecimentos de nossa gente, para nos servirmos da tecnologia militar, não ia além de Cananéa: o que existia na direcção do Prata eram simplesmente vanguardas. Os estabelecimentos castelhanos não passavam para a margem norte do estuário.

Forçoso é pois concluir que do rio Cananéa para o sul, até o grande curso d'água, tudo era terra sem dono. Apenas do povoado de Buenos Aires — como um olho aberto — o adversário tradicional vigiava, havia um século, a margem norte do rio.

Em janeiro de 1680, cumprindo ordens superiores, desembarcava D. Manuel Lôbo, governador da capitania do Rio de Janeiro e de todas as terras ao sul, numa enseada fronteiria a Buenos Aires. Levava consigo duzentos soldados, constituindo quatro companhias, várias peças de artilharia e algumas famílias.

Imediatamente começou a fortificar o local e a construir a povoação, que devia ser, embora o rei de Portugal se considerasse com direito a muito mais, o ponto final no capítulo da avançada luzitana na direcção do Prata. Deu-se-lhe o nome de Nova Colônia do Sacramento.

Estamos em face de uma vanguarda, lançada a milhares de quilômetros do grosso, sem meios de se comunicar com ele em tempo razoável e que devia ser esmagada antes de poder ser socorrida.

O erro fundamental ia consistir nisso. Em vez de marchar por lances, criando uma sólida base em Santa Catarina, por exemplo, de assegurar posteriormente a posse do Rio Grande do Sul e só depois disso atacar o problema do Prata, o governo metropolitano levou-nos logo às do cabo, lançando assim os germens dos futuros descabros.

O que nos ensina a história de todos os tempos é exatamente o contrário: é necessário marchar por lances, evitando deixar de permissão as soluções de continuidade que embaraçam a circulação da

seiva vivificadora, qualquer que seja o sentido atribuído a essa expressão.

Tal o belo império africano do Cabo ao Cairo, tal o famoso *nach Bagdad*, no seu destino final (13).

Não escapou ao observatório da margem oposta a instalação dos portugueses em Colônia, e logo o fato foi levado ao conhecimento da corte de Madrid. De quem partiu a ordem do ataque, que logo se verificou, contra o novo estabelecimento?

Duas correntes aí se apresentam, ambas com excelentes títulos, uma que é acorde em admitir que foi o governo espanhol que, tendo reclamado sem resultado, mandou expelir o vizinho intruso e outra, que o primeiro ataque à nascente povoação foi obra exclusiva do governador do Paraguai (14).

De qualquer modo, o governante espanhol não se lançou cegamente à aventura, mas reuniu o máximo que lhe foi possível obter de elementos de ataque, porque se o inimigo era mingua, já se lhe conhecia o ânimo de sobra, apanágio da raça. Nos elementos de guerra que já possuía, enquadrou gente de Santa Fé, Corrientes e Tucumán, além de fazer uma farta colheita nas missões jesuíticas, onde portugueses e paulistas, por motivos bem conhecidos, não tinham amigos.

As intimações do castelhano, respondeu D. Manuel Lôbo procurando demonstrar o direito da coroa portuguesa àquelas terras e exibindo uma carta da região, feita em Lisboa, dois anos antes, pela qual o direito de Portugal ia mesmo muito além, até Tucumán (15).

(13) Os portugueses, que possuíam Angola sobre o Atlântico e Moçambique sobre o Índico, tiveram a veleidade de criar um grande império, ininterrupto entre os dois mares, cortando transversalmente a extremidade inferior do continente africano.

Esta resolução veio chocar-se contra a dos seus tradicionais amigos, os ingleses, pelo que devia ser abandonada, com sacrifício de antigos direitos.

A Inglaterra instalada nos dois extremos do continente negro, tendo de permoio largos trechos que não lhe pertenciam, vai pelo menos criar um corredor que lhe permita ir do Cabo ao Cairo, sem passar pela casa alheia. Em 1891, os portugueses eram afastados do Rodésia e, em 1919, como resultado da conflagração europeia, a Inglaterra punha a mão sobre a África Oriental Alemã. A partir daí, já se pode parodiar Bismarck, dizendo que as malas do correio vão sem serem abertas do Cabo ao Cairo.

— A Alemanha moderna veio a se encontrar, em relação ao comércio inglês, numa situação que lembra, de certo modo, a de Portugal de 1490 em relação ao muçulmano. Os modernos caminhos de ferro vieram proporcionar-lhe uma solução muito vantajosa em face do predomínio naval da Inglaterra. Daí, nasce a idéia do B.B.B. (Berlim-Bagdad-Bahn), isto é, de uma estrada de ferro que, de Berlim vá a Bagdad, mas que posteriormente possa se estender a Bassorah e ao golfo Pérsico.

Uma série de convenções diplomáticas permitiram que a estrada cortasse a Áustria, os Bálcãs, passasse por Constantinopla, atravessasse a Anatólia, a Mesopotâmia, para chegar ao seu primeiro ponto de destino.

A conflagração europeia pôz um termo a este sonho, digno de um Alexandre.

(14) "História Argentina", por Martín García Merou. Obra excelente, sob todos os pontos de vista. Difere muito da maioria dos compêndios de história, publicados no Prata, pela linguagem elevada, pela honestidade dos dados que consigna e pela atitude serena que conserva em face dos acontecimentos que relata.

Segundo Martín García Merou, o ataque então levado à Colônia do Sacramento foi obra exclusiva do governador do Rio da Prata e do "cabildo" de Buenos Aires.

(15) "História Argentina", acima citada. Do mesmo modo, todas as questões relativas à Colônia do Sacramento podem ser estudadas, até a suspensão de armas de 1737, na "História Militar do Brasil", por José de Miralles, escrita provavelmente em 1762. Aí se encontra toda a correspondência trocada entre os chefes lusitano e espanhol. Esta parte do trabalho de José de Miralles foi evidentemente copiada de uma monografia, existente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, sob o título: "Notícia e Iustificação do Titulo, e boa Fee com que se obrou a Nova Colônia do Sacramento, nas Terras da Capitania de S. Vicente, no sítio chamado de S. Gabriel, nas margens do Rio da Prata". Esta obra pertence ao volume de uma coletânea muito maltratada pela ação do tempo; discute longamente o tratado de Tordesilhas e encerra até as credenciais dos negociadores de 37.

"Relação do sítio que o governador de Buenos Aires, D. Miguel de Salcedo, pôz no ano de 1735, à praça da Nova Colônia do Sacramento", etc., por Silvestre Ferreira da Silva, edição de 1748. A estas duas obras, direta ou indiretamente, têm recorrido todos os que entre nós já se ocuparam deste assunto.

Não se pode saber ao certo o que pensaria o governador castelhano ao ouvir essas razões, mas é possível que achasse graça...

Passados sete meses e cinco dias do desembarque de D. Manuel Lôbo, um importante corpo de tropas, realmente muito numeroso para a época e para a América do Sul, pois compreendia três mil, quatrocentos e oitenta homens sob o comando do mestre de campo D. Antônio de Vera Mujica, foi lançado contra as muralhas mal começadas de Colônia do Sacramento (16).

Depois de três horas de vigorosa resistência, a praça foi tomada de assalto, seguindo-se uma carnificina horrorosa, de que não se salvaram senão dez pessoas, entre as quais o governador, que se achava gravemente enfermo. Feito prisioneiro, foi morrer em Buenos Aires; depois de ter peregrinado por vários pontos dos domínios espanhóis.

Os catecúmenos dos jesuitas exibiram aí as suas inclinações atávicas, pelo extermínio dos adversários.

Causou, na Europa, extraordinária sensação o assalto dos espanhóis à Colônia, que o povo de boa fé julgava ser possessão incontestavelmente portuguesa; a sorte de sua brava guarnição devia ter tocado fundamentalmente a todos os corações de patriotas.

O rei de Portugal preparou-se para tudo, até para a guerra, mas Carlos II da Espanha — asober-

bado por outras questões muito sérias, diz Pandiá Calógeras — transigiu e as coisas se acomodaram com a intervenção de outras coroas amigas. Nomearam-se comissões para estudar o melindroso caso e o célebre meridiano de Tordesilhas voltou à baila.

"Os espanhóis que, quando se tratava das Molucas (17), isto é, do oriente, sustentavam que as léguas deviam contar-se a começar pela ilha mais ocidental das do Cabo Verde, pela de Santo Antônio, alegavam agora que a conta devia ser a partir da mais distante, da do Sal. Portugal sustentava o contrário, com igual inconseqüência do que antes havia dito. As cartas e roteiros portugueses situavam tôdas as longitudes do Brasil uns oito graus mais a oeste que as holandesas e espanholas e do que realmente estavam, de modo que o meridiano vinte e três graus, quatorze minutos e cinquenta e um segundos a oeste da ponta mais ocidental da ilha de Santo Antônio passava muito mais pelo interior do continente, abraçando o território que compreendia a Colônia" (18).

Em 1683, a Colônia do Sacramento, devolvida aos nossos pelo tratado de 7 de maio de 1681, foi novamente povoada. Viveu a partir daí vida de desconfianças, mas prosperava. Foram vinte ou vinte e um anos de trabalho, até que em 1704 foi novamente investida, por ordem do governador de Buenos Aires, que enviou contra ela o sargento-mor

(16) Ver a obra — "A Colônia do Sacramento", de Jônatas da Costa Rego Monteiro, 1º vol., pág. 79. Trata-se de obra definitiva, pois o autor leu tudo quanto até hoje foi escrito por investigadores capazes e contemporâneos dos acontecimentos, confrontando-os com a farta documentação dos arquivos brasileiros. Rego Monteiro, o mais paciente e esforçado rebuscador de arquivos, não era, infelizmente, um estilista e daí os seus deslizes gramaticais, que indispõem o leitor contra sua magnífica obra.

(18) "A primeira questão a que deu lugar o tratado de Tordesilhas foi relativa à posse das ilhas Molucas — o Maluco dos antigos — ocupadas pelos portugueses e que Espanha pretendia que se encontrassem dentro do emistério subme-tido ao seu domínio". A questão foi decidida por um acôrdo, pagando Portugal um certo preço pelas ilhas. Mais tarde, foi possível reconhecer que as Molucas ficavam fora da alçada castelhana. Os tratados de 1750 e 1777, quase três séculos mais tarde, ainda procuram regular o caso, ficando consignado em ambos que Portugal abriria mão do reembolso que lhe era devido.

(19) "História Geral do Brasil", por Varnhagem, cujas informações Calógeras magistralmente comenta.

Balta García Ros (20), à frente de cerca de seis mil homens e de uma boa esquadilha.

Os tempos eram outros. A posse já se havia solidificado.

O valoroso Sebastião da Veiga Cabral governava a nossa posição avançada. O chefe inimigo enviou a sua intimação, que não foi aceita, ficando como único recurso, como era de esperar, o emprêgo da força.

O ataque foi repellido e os atacantes recorreram ao cerco. O sítio durou mais de seis meses e em março de 1705 a guarnição abandonou a praça, rompendo o bloqueio.

Não é verdade que houvesse capitulação ou qualquer acôrdo com o inimigo. "Além de várias embarcações de pequeno porte, dispunha de uma fragata francesa e de dois navios da esquadra de socorro, partida do rio para transporte da tropa de Cabral. Esses navios, idos à frente como batedores, tinham sido tomados pela frota bloqueadora. Felizmente, na frota remetida pelo governador do Rio, D. Álvaro da Silveira e Albuquerque, ia uma nau guarda-costas. Graças a ela, principalmente, foi desbaratada a armada castelhana, roto o bloqueio e salva a guarnição de Colônia. A 23 de abril de 1705, voltavam quatro barcos à Guanabara, com toda a tropa comandada por Veiga Cabral (21).

Sebastião da Rocha Pita, velho escritor lusitano (22), diz que Veiga Cabral trouxe toda a artilharia, menos seis peças de grande calibre,

que deixou encravadas por falta de aparelhamento para embarcá-las, que não abandonou nada que representasse algum valor, nem moradores nem soldados e que ao afastar-se deitou fogo à fortaleza, cumprindo ordens do governador e capitão-general do Rio de Janeiro.

Colônia, a arder e vasia tornava às mãos da gente de Castela.

Mas, a posse ainda estava longe de ser definitiva e a bandeira lusitana iria pela terceira vez tremular sobre os seus martelados baluartes.

O tratado de 1715, também chamado de Utrecht, manda restituir a Portugal a disputada praça fronteiriça. O governador de Buenos Aires, ao cumprir essa disposição contratual, em 1716, circunscreveu-lhe um território tão estreito que a cidade ficou como que bloqueada. Surgiram naturalmente reclamações, porque a posse de Colônia devia representar a dos territórios inter-mediários, isto é, a das terras que se estendiam entre o grosso, que adiantara sobre Santa Catarina alguns elementos de apoio, e vanguarda longínqua. Não foram tomadas em consideração e por isso os portugueses mandaram, em 1723, fundar um forte na enseada de Montevideu. Agora eram os espanhóis, ocupantes das vizinhanças de Colônia, que se sentiam tomados de revés. Não se fizeram esperar as suas reclamações, a que responderam os nossos que assim haviam procedido para evitar que essas terras caíssem em mãos dos franceses de Saint-Malô, ou dos ingleses, conforme os

(20) Esta investida castelhana contra a Colônia do Sacramento tem como pretexto a chamada guerra da sucessão na Espanha, que dividiu a Europa em dois partidos. Como Carlos II falecera sem herdeiros, subira ao trono de Espanha o duque de Anjou, tomando o nome de Felipe V. "Para não ter contra si o rei de Portugal, Felipe V, firmou com êle um tratado, em 1701, pelo qual a margem esquerda do Rio da Prata ficaria pertencendo "in solidum" com inteiro domínio à coroa portuguesa". Em 1703, o rei de Portugal abraçava a causa do arquiduque da Áustria, conhecido posteriormente por Carlos III, naturalmente com promessas maiores da parte de seus aliados. A 4 de novembro de 1704 a Colônia do Sacramento experimentava os efeitos da complicação européia, allás muito do agrado de nossos vizinhos pelo pretexto que dava ao rompimento.

(21) "Anais da Biblioteca Nacional", citado, por J. Pandiá Calógeras.

(22) "História da América Portuguesa", por Sebastião da Rocha Pitta, edição de Lisboa, 1730. Há uma reedição relativamente nova, de 1880. Não é essencial ao estudo, pois o que de útil ali se contém pode ser lido nos historiadores mais modernos. O seu estilo é enfadonho.

avisos recebidos dos ministros lusitanos de Paris e Londres (23).

Antes de mais nada, os espanhóis de Buenos Aires, que já tinham reunido um exército e aprestado uma esquadra, marcharam contra Montevideo. Era a margem setentrional do Prata sob o olho da gente da margem oposta. Os de cá tiveram ordem de empreender a retirada, conforme os documentos estampados pelo Visconde de S. Leopoldo (24). Há quem dê curso a uma outra versão que parece decorrer de um equívoco de certos escritores, segundo a qual o Mestre de Campo Manuel de Freitas da Fonseca, chefe da força retirante, foi encarcerado com os seus oficiais, ao chegar ao Rio de Janeiro. Não haverá aí um engano, proveniente da própria fonte em que se foi buscar essa minúcia? Parece que sim, posto que a reconquista de Montevideo foi tentada em 1736, de modo pouco airoso para o chefe da expedição (25).

O rei de Espanha aprovou tudo quanto fez o governador de Buenos Aires, deu-lhe autorização para povoar Montevideo e Maldonado e mandou-lhe, além de uma forte guarnição para esses pontos, a promessa de cinquenta famílias das Canárias e da Galízia (26).

Em 28 de novembro de 1735, D. Miguel de Salcedo, governador de Buenos Aires, pôz cerco à Colônia (27), depois de uma tenden-

ciosa troca de correspondência (28). Ao primeiro encontro, a nossa cavalaria é jogada contra os baluartes da praça, mas sofre pequenas baixas, certamente devido ao apoio que recebeu da artilharia. Com a chegada da noite, os atacantes afastam-se um pouco, indo abrigar-se num ângulo morto do terreno. A luta prometia ser temerosa.

O comandante da praça, Antônio Pedro de Vasconcelos, dirigiu-se à Igreja do Sacramento e prostado aos pés de São Miguel, "o príncipe dos Exércitos da Glória, no dizer de José de Mirales (29), entregou-lhe o bastão simbólico do comando da praça, para empunhar a cana de um ajudante", indicando com isso que não era mais, a partir daí, do que "um oficial de ordens daquele grande Príncipe da Milícia Angélica" (30).

Seguiu-se o envestimento, com todas as regras da arte, entrando em cena os *gastadores*, antepassados dos sapadores modernos, que fizeram uma circunvalação à romana. No meio das escaramuças, recomeçou a correspondência entre os chefes, às vezes bem interessante.

Em 12 dias, são lançadas contra a praça 2.440 balas de artilharia de grande calibre e 676 bombas. Os defensores comeram cavalos, cães, gatos e tudo o que foi animal doméstico.

Finalmente, em 6 de janeiro de 1736, começaram a chegar os espe-

(23) "Anais da Província de São Pedro", pelo visconde de S. Leopoldo, edição de 1839. É um livro valioso, pelos documentos que encerra e pelo mapa que o acompanha. Reeditado pelo Instituto Nacional do Livro, em 1946, infelizmente sem anotações que o atualizassem em certas partes.

(24) "Anais", acima citados.

(25) "Anais", acima citados.

(26) "Historia de la Republica Oriental del Uruguay", por Pablo Blanco Acevedo. É obra de pouco vulto destinada aos cursos de instrução secundária da vizinha República. Útil sobre vários pontos de vista, obedece não obstante à norma platina de desfigurar os sucessos em que fomos parte, apresentando-nos de modo desfavorável. O método predileto, em coisas de guerra, é o da alteração dos efectivos em presença, para exaltar o próprio valor e diminuir o nosso. No entanto, não nos agride.

(27) Causa aparente da guerra: Em 22 de fevereiro de 1735 fôra invadida a casa do ministro português em Madri, pela policia espanhola, sob o pretexto de prender uns seus criados; ao saber-se disso, em Lisboa, foram presos os criados do ministro espanhol.

(28) Vide "História Militar do Brasil", por José Mirales. Contém não só a correspondência trocada entre os chefes das duas facções, como os boletins introduzidos em ambos os campos pelo partido contrário.

(29) "História Militar do Brasil", acima citada.

(30) Idem.

rados reforços e o inimigo entrou a abandonar vários pontos do terreno e ilhas adjacentes.

No dia 4 de outubro deste ano (31), os nossos já se sentem fortes e passam ao contra-ataque, fazendo marchar ao cair da noite, de baioneta armada, duas colunas de infantaria, que surpreendem o inimigo, que sofre pesadas perdas. As operações navais também são coroadas de êxito, mas logo depois chega a notícia do armistício entre as duas nações, que põe fim à guerra.

A Colônia do Sacramento estava salva, graças ao heroísmo dos nossos antepassados que, no dizer de Capistrano de Abreu, fizeram lembrar, com êsse feito, algumas das mais belas páginas da história dos portugueses na Índia.

Foi por essa ocasião em que o brigadeiro José da Silva Paes, depois de ter estado no Prata, procurou fundar uma povoação nas imediações de Maldonado, como lhe fôra prescrito por seus chefes; não encontrando naqueles sítios posição que lhe parecesse apropriada, desembarcou próximo ao local em que hoje assenta a cidade do Rio Grande, em 19 de fevereiro de 1737. Da possibilidade de manter-se aí ia depender a brasilidade do atual estado do Rio Grande do Sul.

Chegamos ao meado do século XVIII e só agora iam as duas coroas tratar de um primeiro arranjo pacífico, deixando de parte a divisão teórica de suas possessões sul-americanas e fixando os seus lindes de acôrdo com as condições reais da velhíssima questão.

O tratado de 1750 determinava que a Colônia do Sacramento fôsse entregue à Espanha, mediante outras compensações, como ver-se-á oportunamente. Mas, as dificuldades surgidas são de tal ordem, que foi preciso revogá-lo, após 11 anos de esforços inúteis para executá-lo devidamente.

Como o tratado de 12 de fevereiro de 1761 tenha revogado o de 1750, voltavam as duas côrtes ao famoso meridiano e Colônia, de fato ou de direito, continuava sendo nossa.

Logo depois, aproveitando-se das complicações surgidas na política européia (32), D. Pedro de Cevallos, governador de Buenos Aires, atravessa o Prata e investe contra os baluartes da praça. A primeiro de outubro de 1762, segundo S. Leopoldo (33), o chefe castelhano faz a declaração de guerra, empreendendo desde logo as suas operações. A praça achava-se sob o comando de seu governador, Vicente da Silva da Fonseca, que a entregou depois de alguns dias de assédio, pouco antes da chegada dos importantes reforços que haviam sido enviados pelo governador do Rio de Janeiro.

A desilusão da entrega da praça não abateu o ânimo dos que foram socorrê-la. Sendo esta guerra reflexo de lutas européias, não há que estranhar o fato de aparecerem entre os navios da esquadra de socorro 2 navios ingleses. Estes elementos, que contavam com 600 homens de desembarque, empreenderam o ataque para retomar a praça aos castelhanos, mas o acaso fêz abortar tal operação, cujo êxito seria das maiores consequências para a guerra que se achava desencadeada. Depois de quatro horas de renhido combate entre as baterias de terra e as da esquadra, incendiou-se inesperadamente a capitânea, sem que dos 500 homens que tinha a bordo escapassem mais que dois marinheiros num pequeno navio e 80 a nado. Em meio das chamas, um marinheiro toma aos ombros o seu comandante, Mac-Denara, e com êle se lança às ondas, para salvá-lo. A terra estava distante e o nadador desfalecia. O comandante, em sinal de gratidão, dá-lhe a sua espada, e recusa o generoso auxílio que poderia redundar em sacrifício dos dois, lançan-

(31) Idem.

(32) Carlos III de Espanha havia firmado com a França o tratado conhecido por "pacto de família". Portugal tomou o partido da Inglaterra.

(33) "Anais da Província de S. Pedro", já citados.

do-se expontâneamente nos braços da morte (34).

Colônia continuava em poder dos nossos vizinhos e o exército castelhano ia ficar de mãos livres para empreender uma brilhante campanha, que lhe entregaria largos trechos de nosso território, como se verá.

O tratado de Paris, de 1 de fevereiro de 1763, manda que mais uma vez a praça da Colônia do Sacramento volte às nossas mãos, mas isso já significava bem pouco, porque além de vários pontos da costa do Rio da Prata, grande parte do Rio Grande do Sul ficava em poder do inimigo.

A paz que se seguiu, em que as restituições convencionadas não foram feitas pelos governantes de Buenos Aires, não podia deixar de ser uma simples trégua, es se considera o fato incontestável de que dêste lado do Atlântico já existia a êsse tempo uma consciência coletiva, menos colonial do que brasileira. Do lado de lá, no Rio da Prata, o mesmo se dava, porque o vice-reinado de Buenos Aires, criado reamente para assegurar o domínio do grande estuário, passou a exercer um papel de ordem social muito mais elevado. Portugal entra a agir por conta própria ao sul do Brasil. Reune forças importantes e inicia a reconquista do Rio Grande (abertura marítima) e de outros pontos que indevidamente haviam sido conservados em poder dos platinos.

Veio novamente a guerra, não declarada, entre as metrópoles. O chefe do governo, nomeado para o vice-reinado que a cédula de 8 de agosto de 1776 havia criado no Prata, era o nosso conhecido D. Pedro de Cevallos, que se ilustrara em suas conquistas às nossas expensas, como já vimos. Em fevereiro de 1777, surgiu o general espanhol à frente de Santa Catarina, cujo chefe militar se rendeu vergonhosamente, sem tentar a sorte das armas. A 30 de maio, depois de outros rodeios, grande parte das forças castelhanas vão atacar a legendaria Co-

lônia do Sacramento. Cevallos não empregou aí os 11.524 homens de que dispunha, por não ser preciso. Ao saber da aproximação do inimigo, o governador Francisco José da Rocha reuniu um conselho de guerra, que resolveu não tentar a sorte das armas e capitular, por falta de recursos. Mas, o castelhano declinou da gentileza dêsses soldados, cuja situação, por mais precária que fôsse, não poderia ser pior do que as dos defensores de Colônia, em várias fases de nossa acidentada história.

Tendo continuado a avançar contra as velhas muralhas de Colônia, para tomá-la de assalto, mandou o governador um outro emissário aos atacantes, propondo a entrega da praça. A resposta de Cevallos foi uma exigência de rendição incondicional, a qual teve lugar no dia 3 de junho.

Nessa ocasião, a velha cidade que se formara em torno da praça foi arrasada e a sua população, que não era das menores, dispersada pelo vice-reinado.

Daí por diante, a Colônia do Sacramento devia desaparecer das cogitações dos nossos homens de estado, mesmo porque a sua posse já não representava o domínio da margem esquerda do Rio da Prata.

O problema cuja solução imediata se impunha era o da consolidação da posse do Rio Grande do Sul.

O tratado de paz de 1777, assinado em Santo Ildefonso no dia 1 de outubro dêsse ano, afastava-nos definitivamente da colonização do Prata, atribuindo ao vice-reinado de Buenos Aires uns limites que ainda hoje fascinam os militaristas argentinos e os seus publicistas vermesos.

Em 97 anos a Colônia fôra investida ou tomada pelo inimigo nada menos de cinco vezes. Mais tarde, em 1816, vamos incorporá-la de novo, mas aí não é senão um corpo estranho no organismo nacional, por ter sido após o cataclisma de 1777 povoada por gente de outra raça. Não nos convinha a companhia.

(34) "Historia Civil del Paraguay, Buenos Aires y Tucumán", pelo Dr. Gregorio Funes, citada por Martín García Merou.

Os vai-e-vens da velha Colônia do Sacramento são episódios da grande luta em que a nossa raça se empenhou com a raça irmã de Castela, quando, canalizadas as duas correntes pelos acidentes naturais, foram encontrar-se nas terras baixas do sul do continente, disputando o domínio da bacia hidrográfica do Prata.

De nossa parte o êrro foi procurarmos desde logo o máximo, sem assentarmos firmemente os pés no terreno intermediário. Os espanhóis só conseguiram dominar a margem setentrional do Prata e ficarem, por consequência, senhores do estuário, por terem a base de operações de Buenos Aires; os nossos não se puderam manter ali porque a fonte de todos os seus recursos — homens, navios, armas e dinheiro, estava no Rio e às vezes em Lisboa.

Em tudo isso, nesse século de lutas, o célebre meridiano de Tordesilhas entrava a toda hora nas discussões, como se realmente qualquer dos interessados, sob a tirania do fator geográfico, o levasse a sério. Os tratados que punham aparentemente um fim à contenda, lá vinham ingenuamente a citá-lo...

Ainda hoje há quem se lembre desse absurdo, filho de uma época em que a geografia científica dava

os primeiros passos, para acenar-nos com uma ordem de despêjo, como se para revigorá-lo não fôsse necessário pôr o mundo inteiro numa verdadeira contradança, mandando os norte-americanos, por exemplo, regressar às ilhas frias de onde vieram, quando eram apenas um grupo de dissidentes religiosos.

Além disso, o Brasil não existia em 1494, não assinou o tratado de Tordesilhas e, servindo-nos de um argumento já certa vez aplicado por um vizinho cioso de seus direitos (35), podemos dizer que o nosso país não ratificou esse tratado e nem conserva em seus arquivos os autógrafos desse ajuste. Tanto podem exigir-nos que o respeitemos, como que nos submetamos à legislação do antigo Egitó.

Da miragem de um império que, numa frase consagrada, devia estender-se do Amazonas ao Prata, surgiu realmente um bloco homogêneo, que em pouco mais de dois séculos, — de 1680 a 1956 — atinge a mais de sessenta milhões, falando a mesma língua, crendo no mesmo Deus e mobilizando para a felicidade humana os fantásticos recursos de oito milhões e quinhentos mil quilômetros quadrados das mais ricas terras do planeta.

(Continua no próximo número.)

(35) Em 1837 e 1838, o encarregado dos negócios do Brasil na Bolívia pediu a extradição de criminosos, baseado no tratado de limites de 1777. Respondeu-lhe aquele governo negativamente, declarando "que não havendo sido ratificados pelo seu país e pelo Império os tratados celebrados entre as coroas de Espanha e Portugal e não se achando eles nos arquivos públicos, a Bolívia não se sentia obrigada a cumpri-los", etc. Vide "La Política Imperialista del Brasil", por Vicente G. Quesada.

Porque se deve anunciar em "A DEFESA NACIONAL"

- 1 — A vida de um anúncio, nesta Revista, é maior do que em outra publicação qualquer, porque :
 - a) Ela circula em todos os Estados do Brasil ;
 - b) Seus exemplares passam por muitas mãos e são lidos, pelo menos, por dez vezes mais do que o número de seus assinantes ;
 - c) Depois de lida, constitui fonte permanente de informações, porque, sendo uma Revista técnica é colecionada por todos, o que não acontece com as revistas puramente mundanas ;
 - d) Vive num meio de ponderável capacidade aquisitiva, a que o anúncio, muitas vezes, não chega senão através desta Revista.
- 2 — Se sua existência de 42 anos não fôsse bastante como prova de seu sólido prestígio, melhor atestado não haveria que o Aviso de 22 de janeiro de 1947, em que o Exmo. Sr. General Ministro da Guerra, recomenda "A Defesa Nacional" ao interesse do Exército em face de sua utilidade incontestável para as classes armadas.

PREÇO DOS ANÚNCIOS

PARA TODO O BRASIL

Por publicação :

Cr\$

Capa externa.....	4.000,00
Capa interna.....	3.000,00
Página inteira.....	2.000,00
Meia página.....	1.000,00

ATENÇÃO — Os agenciadores de anúncios devem apresentar os respectivos cartões de identidade.

UM FANTASMA NA HISTÓRIA RIO-GRANDENSE

EURICO RODRIGUES

Ao índio guaraní Tiarajú falta dimensão histórica para ser primeiro caudilho rio-grandense. Carece êle como figura da história de identificação com a nebulosa político-territorial da formação do Continente de São Pedro.

As Reduções, tendo como eixo o rio Uruguai, se por um milagre político-religioso constituíam uma nação independente e de língua guaraní, sob a proteção de Deus, êle seria então o primeiro mártir, desalojando porém no calendário os mártires do Caáro. Mas, é de ver, a presença de Buenos Aires e Assunção constituíam como que dois polos de atração e divisão, como tenazes da Espanha, dando por conseguinte configuração política e destino nacional às populações indígenas aldeadas.

De certo modo, desde que foi chantada sob bases seguras a "Colônia do Sacramento", rival em comércio e prestígio militar de Buenos Aires nos embates e contra embates das armas apontava do lado espanhol a flexa do índio trazido do seu reduto. Já, numa das primeiras investidas, era pedido um auxílio de Tucuman, que pode caracterizar em todo o tempo o ânimo do indígena, sempre açaimado contra nós. Escreve o Cel. Jonathas da Costa Rêgo Monteiro: "Sente-se nessa súplica, de 19 de dezembro de 1699, a ação combinada do comércio e dos jesuítas, de mãos dadas, para a eliminação do concorrente comum. O pobre co nativo, o índio, "la chair à canôn" dos espanhóis nos ataques à Colônia, servia de capa, com os prejuízos da fazenda real, nessa virulenta petição, que terminava dizendo (.....): "nos queda el con-

suelo de haverlo prevenido com tiempo y el mérito de ver por nuestros ojos abandonados nuestros derechos por una Nación rebelde a V.M." ("A Colônia do Sacramento" — 1º Vol., pág. 132).

Naqueles tempos, a cidadela lusitana, que foi uma espécie de Fênix renascida em heroísmo por quase cem anos — fundada em 1680 e destruída *ad seculorum* em 1777 — não tinha ainda duas décadas. E passou a ser esta praça forte e burgo de comércio e povoamento uma espécie de campo de morte e fogo das hostes agressoras que em regra traziam nessas investidas os distantes índios missioneiros, para êsse fim convocados.

Tais investidas a fio dos anos apontados como golpes de extermínio, tornaram Sacramento nos fins do século XVII e no século XVIII um campo de marte, que serviu de experiência e adestramento para os futuros guerreiros indígenas, que seriam na trasmudação dos seres e das idades os futuros soldados do alferes-real dos Sete Povos.

Tiarajú desempenhava função político-administrativa como "alcaide" e carregava uma responsabilidade de grau militar como alferes do Rei, na redução de São Miguel, títulos que lhe foram conferidos na forma das leis da Espanha. Já aqui está expressa ou, quando menos, aponta uma qualificação de cidadania espanhola. As suas funções não eram vãs, simbólicas como "enfeite para alegria do índio".

Nas plagas longínquas do Sul, porque as hostes buonarinas não campeavam índios na coxilha ou no pampa, os quais andavam sempre errantes, eram êles aliciados nas re-

duções, como também nesses núcleos iam caçá-los os bandeirantes.

Contra a Colônia do Sacramento a cada passo ou em cada luta se alcançavam as flexas e os tacapes indígenas, nos vaivens das lutas.

Assim, os Tapes, em 1718, "continuavam em suas agressões contra o pessoal da Praça". E os Guaraniés, que tiveram como intérprete Marcos de Vellodas, em carta de 2 de fevereiro de 1719 dirigida a Don Bruno Mauricio de Zabaia, então no Governo de Buenos Aires, avolumavam queixas para uma "delenda Cartago".

Em face dessas investidas e inquietações, escreve Jonathas da Costa Monteiro: "De agressões isoladas, foram tornando-se, espanhóis e principalmente índios, mais audazes, a ponto de atacarem, constituindo uma partida de quinhentos índios..." (Ob. e vol. cit. — página 178).

Mais tarde, quando Don Miguel de Salcede comanda o ataque ao baluarte português da extremadura do Prata, leva nas suas forças 300 cavalários tapes das Reduções. Era o terceiro cerco que abalava a Colônia desde a sua fundação.

Depois, no assédio de Zeballos à Colônia, com 5.500 homens, 1.800 eram tapes submissos ou conquistados à fé. (Op. e vol. cit. — página 383).

Em face do tratado de 1761, que tornou sem efeito o tratado de limites de 1750 e sem causa ou motivo histórico ou geográfico a campanha das Missões, malpassado o tempo e assim de volta deste Continente, vai Ceballos assediar a Colônia em 25 de maio de 1761. Rêgo Monteiro comenta o feito: "Organizou Ceballos suas forças, recebendo recrutas e material de artilharia de Buenos Aires, para bater as muralhas da Praça, e preparando-se com maior cautela, na espera de oportunidade de dar o golpe sobre a Colônia e também sobre o "Rio Grande". (Op. e vol. cit. — página 378).

A época o denodado Gomes Freire, que passara sete anos e dois meses em "trabalhos de limites, tempo em que estivera 14 meses na Colô-

nia", já era o Conde de Bobadella e já estava ausente no Rio.

Passemos a ver agora, numa visão retrospectiva, como se desenrolara a Campanha da demarcação do tratado de 1750, convênio que de resto foi inútil quanto à integração do território missioneiro. O exame feito será sucinto. Iremos acompanhar porém essa larga incursão de guerrilhas e limites através da obra mestra do venerando Carlos Teschauer, S.J. Torna-se *primafacie* oportuna a afirmação que parece ter havido dois momentos distintos no desenvolver dos acontecimentos. Na primeira fase, o exército português teve para magna. Foi Gomes Freire quem falou em carta, pois não era ultimato, pelos exércitos. Houve então da parte guarani a primeira acometida a Rio Pardo, em 22 de fevereiro de 1754, cujo malôgro revela, no dizer do ilustre historiador, o caráter dos guaranis: "Muita cobiça, pouco juízo e cega confiança". Nesse tempo, Andonae-gui, comandante de Buenos Aires, retira-se para Daymán, perto de hoje cidade uruguaia de Saito. Volta depois e é atacado". Ainda não concluída a ação de Daymán, recebeu Andonae-gui cartas de Val de Lirios, ponderando que nenhuma razão poderiam perante o rei de Portugal justificar o exército espanhol retirando-se dos indígenas. Que supunha estar Gomes Freire senhor de alguns dos povos das Missões. "O que poderia dar-lhe bellissima ocasião para senhorear-se deles e não entregar a Colônia por considerá-los como conquistas". ("História do Rio Grande do Sul" — dos dois primeiros séculos — 2º Vol. — pag. 247).

Chega por fim Gomes Freire a Rio Pardo a 14 de agosto de 1754, e em setembro o exército acampa perto do sêro ou morro Botucaraí, à vista dos fogões dos índios. Então, no dizer do provento historiador, "começa e continua um estranho comércio ora amigável ora ameaçador entre os índios e os portugueses". (Op. e vol. cit. — página 248). "Os índios conforme a sua pouca reflexão — e o conceito é do saudoso historiador, — pene-

travam no mato dos portugueses, como se estivessem em paz, dizendo que queriam falar a seu general e vender ou comprar algo aos portugueses". Parece que é nesse tempo que nasce a narrativa com algo de lenda do diálogo entre o general comandante e o índio Tiarajú.

No fim do capítulo, na obra de Teschauer não aparecem as fontes fidedignas. E o general Souza Docca, historiador eminente, de responsabilidade, o qualifica de "pseudo-diálogo".

Da pena do primeiro cai porém esta resposta do indígena-interlocutor: "— Pois, general, eu vim para dizer-te que o exército espanhol voltou e nos deixou em paz, e que tu e o teu exército fazeis o mesmo e volteis daqui!

É isto e não mais que eu te tenho a dizer".

Ora, devem ser ouvidas as duas partes, e restará à história ainda falar através da interpretação do diário da expedição de Gomes Freire e das notas e atos oficiais.

Esse foi o primeiro momento ou a primeira fase da campanha. Correu o tempo. Há uma segunda expedição em projeto.

Agora Andonaegui recruta novas gentes, e põe-se à frente do seu exército. E Gomes Freire movimentou-se do Rio Grande. Marcham as duas forças e reúnem-se em Sarandí, grande estância da redução de São Miguel. Gomes Freire é de presença sempre marcial; andava a cavalo. Andonaegui, homem de 70 anos, viajava de carro.

Observa com propriedade o historiador Carlos Teschauer, S.J. "Confiando os Guaranis cegamente nos seus santos ou, o que mais influiu neste proceder pouco estratégico, não podendo unir-se e sempre em briga, entregaram-se a uma inatividade que deixou ao inimigo toda a liberdade de agir e todas as vantagens que estavam de per si nas mãos dos índios". (in Op. e vol. cit. — pág. 258 — 1921).

Os índios sublevados eram os dos Sete Povos e também os da costa do Uruguai. Tiarajú não foi um líder e nem guerreiro, pois não soube uni-los e comandá-los com essa agi-

lidade de movimentos, que é o traço dos nossos caudilhos, além da inteligência que cria o imprevisto e a surpresa da ação imediata, atos que galvanizam as empresas guerreiras e criam as vitórias. Nenhum traço de condutor enérgico e astuto. Uma estância de quem andava a monte e se emboscava, sem "agarrar pelos cabelos" qualquer ocasião.

Aqueles bravos e crédulos índios, segundo o citado historiador, "tendo apenas uns trezentos homens reunidos, nem sequer tinham eleito um chefe superior, sendo casualmente o corregedor de S. Miguel, "Tiarajú", a quem obedeciam amigos e vizinhos". (Op. e vol. 2º cit. — pág. 258).

A página seguinte do volume segundo da obra em apreço — "História do Rio Grande do Sul" — é transcrito um trecho do diário do Cap. Rodrigues Cunha, quem informa que à retaguarda dos exércitos se achavam mil e quinhentos índios, o que é tachado de balela pelo projecto historiador das missões. Mas nessa passagem do diário há esta parte, também transcrita: "... e que disseram aos peões e carreteiros (disseram eles, os índios, o parrentese é nosso) que os espanhóis, se quizessem, podiam entrar nas suas Missões, mas não os portugueses..." (Pág. 259).

— Por que os espanhóis? Naturalmente, eram ordens do chefe Tiarajú, o qual já naquele simbólico diálogo referido elogiara a conduta dos exércitos espanhóis.

Eis logo aqui, na narrativa fiel do preclaro Teschauer, cujas palavras e conceitos procuramos reproduzir ou estamos reproduzindo, como veio a morrer, sem o calor da luta, o impeto do entrevero em campo largo de hostes ágeis e numerosas: — "Mas, antes da chegada do reforço, houve um recontro. Volvendo os índios as garupas. Viana os persegue a toda carreira, com 75 homens que podiam segui-lo, e depois com vinte, a que ia reduzido no aproximar-se de um capão, onde acabava de fazer alto o inimigo.

"Ali estava o morobixava Sepé Tiarajú, o chefe dos sublevados, cha-

mando a si a atenção pela arrogância do porte e dos gestos.

"Um cavaleiro português o derubou juntamente com o cavalo, ferindo-o com a lança, não sem receber também uma ferida, ou ele tropeçou em uma toca de tatu, dessas que há muitas naqueles campos, e talvez ainda escapasse, se Viana o não matasse a tiro de pistola antes que pudesse erguer-se". (Op. e vol. 2º cits. — pág. 261).

Houvera um reencontro (não o entevero gaúcho), um lance breve e a morte também breve, sem peleja.

Tiarajú, nos seus movimentos anteriores, fizera curtas emboscadas, que nem tiveram o lance imprevisto e vitorioso das guerrilhas. Investidas dispersas e inexpressivas, mais recuadas do que avanços.

Poucos dias após os guaranis foram agrupados e morreram no combate de Caiboaté, perto de São Gabriel, sob as ordens de Cunhatã. Nessa peleja de "Caiboaté", os índios foram levados por Nicolau Nenguirú, já o terceiro de nome e de "Concepción del Uruguai".

Eram, na expressão de Teschauer, os "bobos índios", postados bem no caminho dos exércitos da expedição demarcadora. E, diz o historiador: "não eram propriamente tropas mas antes uma multidão indisciplinada de meninos".

"Vencidos e desfeitos sem ter combatido". (Ob. e Vol. 2º — página 267).

É opinião do respeitável Teschauer: "Sentiram muito os Guaranis a morte de Sepé, o único que entre eles alguma espécie de talento militar desenvolvia e, se não aproveitava quantas vantagens se lhe ofereciam também nunca expunha a sua gente".

Sobre o corpo de Sepé foram encontradas duas cartas, ambas em guaraní, e numa delas havia estas passagens: "Não queremos aqui Gomes Freire e a sua gente, que por instigação do diabo, tanto ódio nos tem. Foi ele que enganou seu rei e o nosso bom monarca, e por isso não queremos recebê-lo.

"Temos derramado sangue no serviço de el rei, pelejando suas ba-

talhas na Colônia e no Paraguai, e ainda êle nos diz que abandonemos nossas casas, nossa pátria! Este mandamento não é de Deus, é do diabo, mas o nosso rei anda sempre pelos caminhos de Deus, não do demônio, assim nò-lo têm dito sempre". (In Op. e II tomo cits — pág. 263 — Carlos Teschauer, S.J.).

Nesse documento parece haver um retrato de alma, uma revelação ou abjurgotória divina contra os portugueses enfim uma autopsia da História.

A fala, perante Deus e a morte, que é sagrada no seu mistério e silêncio, é a voz de um nobre de Castela, como se estivesse a clamar à posteridade, pelo seu rei e sua grei.

Na verdade, a personalidade cívica e jurídica de Tiarajú até o momento da sua morte oscilou somente entre a gens guaraní e a nacionalidade espanhola. Um título declaratório de nacionalidade brasileira *post-seculum* é coisa que o direito e a história no caso repudiam.

Que passado continentino seria cultuado no perfil agressivo de Sepé? Que Lutas? O seu ataque a Rio Pardo, na manhã de 29 de abril de 1754, com esquadrões de assaltantes e duas bôcas de fogo? Desta pugna, da investida ao Forte, fundado sob a proteção de Jesus, Maria-José, dá-nos Alcides Cruz esta descrição, arrimado o historiador em a narrativa do Visconde de São Leopoldo e no diário da expedição de Gomes Freire: "O Forte despejou-lhe a artilharia com firmeza e sucesso, lançando-lhes o terror (...). O comandante Osório quis aproveitar o pânico e logo pôs-lhes em perseguição uma gentil guerrilha, que levava como cabo o tenente Pinto Bandeira, que de motu próprio se ofereceu para a temerária diversão. Na várzea, além de Rio Pardo, a ação tornou-se renhida e foi aprisionado o capitão índio que era o famoso Sepé Tiarajú, e numeroso grupo de sequazes. Trazidos à presença do chefe Osório, êste generoso cabo pô-los em liberdade, depois de tratá-los com carinho e lealdade". (in "Vida de Rafael Pinto Bandeira" — págs. 21 e 22 — ed. 1906).

Poder-se-ia no chão de Rio Pardo erguer-se por ventura um monumento a Sepé, esquecendo-se o legendário Rafael Pinto Bandeira? Rafael, que foi o maior dos maiores na genealogia dos caudilhos continentinos, era nesse entrevero um adolescente. Mas já ele, sim, levava na sua alma de bravo o impeto da gênese do caudilho.

Como exemplo vivo da significação militar de Rio Pardo, a tranqueira invicta, podemos relembrar que em 1773, assim poucos anos antes de ser arrasada a Colônia do Sacramento o general espanhol Don Juan José da Vertiz y Salcedo imaginou invadir o território continentino, tendo como "principal objetivo dessa audaciosa invasão atacar o povo de Rio Pardo, base de operações dos nossos cabos, e depois de tomado aquele, um golpe de mão sobre Nossa Senhora da Madre de Deus de Pôrto Alegre, ultimamente elevada à Capital da capitania..." (Alcides Cruz, op. cit. — pág. 45).

Só a presença desse fato histórico responde quanto à posição de Sepé, vinda a propósito em relação ao passado do povo gaúcho e em face da nossa formação e nossa glória de fronteiras.

Rio Pardo era atalaia das nossas lindes e fronteiras, jamais fôra base administrativa das Missões. As balizas que demarcavam a nossa posse territorial e expansões eram Rio Grande e Rio Pardo.

O meio físico, os recursos de alimentação e as guerras do Continente criaram a figura gigante do caudilho-fronteiro e o conjunto da muralha varonil das suas hostes. Esses homens, cujo símbolo mais alto é Rafael Pinto Bandeira, tinham um destino de pátria, que era o destino do Continente.

Sepé lutou pelo destino duma pátria guaraní ou pela destinação da terra de São Pedro? Nenhum dos conceitos formulados lhe serve de pedestal, porque a sua figura carece de quaisquer desses traços, bem definidos pelo comportamento. É mesmo ausente a feição local, já com a catadura do guerreiro duma pátria em gestação ou prestes a nascer.

A limitada e desabrida existência

histórica do índio Sepé não sintoniza de nenhum modo com o nosso processo histórico, nem pela presença de sangue indígena ou do sangue derramado em holocausto ao torrão pátrio que nascia. Jamais tivemos nas nossas batalhas e guerrilhas a presença eventual ao menos do indigitado índio. (E não andaria ele mais de uma vez nos outros arraiais?).

Tivemos em todos os tempos, sim, como um painel para a história pátria, a cavalaria gaúcha, dos audazes fronteiros continentinos e dos caudilhos de tôdas as épocas, homens que eram centauros nas coxilhas e não causaram dano ou perigo à formação da nacionalidade brasileira. Estes gaúchos, homens do pago, traziam uma força telúrica para assombro e grandeza da nossa história, força nativa do rincão, da querência, da terra do Continente enfim.

Uma restrita posição autóctone não comunica ritmo às páginas da história de uma nação, para merecer a sagração inigualável de um povo comovido, das almas que se ajoelham de tôdas as gerações agradecidas.

A côr da carne de bronze, um amor terreno local, uma vontade teimosa e desgarrada de finalidades podem apenas constituir motivos para a arte, sem significação para a história.

Uma estátua é um diálogo de bronze, é a própria Nação que fala à posteridade. Esse diálogo lega um exemplo e é uma voz que se comunica a tôdas as gerações.

No Uruguai, informa Alberto Zunfeld, arrimado em Bauzé, que é da mescla de índios, espanhóis e *portuguêses* na existência livre e bravia do território que surge o "tipo nacional do gaúcho". Por certo o caudilho, quando não é "godo", "ariano".

É de ver que também entre nós na formação do gaúcho a componente lusa é a base racial, quando não de origem mameluca. O índio não foi por nós aldeado, e nos faltaram os patriarcas raciais à sementeira de Ramalho.

Escreve o autor de "O Continente do Rio Grande", José Honório Ro-

drigues, a propósito do assunto: "O povoamento do Rio Grande se faz no período colonial com mazombos de várias origens e açorianos. Dominam o açoriano e o lagunista, de origem paulista, mas influi também o carioca de origem minhota". (pág. 45 — ed. 1954 — Rio).

Traça o mesmo historiador as linhas da nossa psique, quando antes escreve, depois da projeção feita do meio físico: "A psicologia cultural das formas de vida no Continente há de fazer-se jogando com estes elementos e com outros de extraordinária importância para tinos da região e seu papel no quadro político do Império prestes a nascer". (Op. cit. — pág. 44).

O historiador recorrido esclarece na sua monografia, não sem reserva, que Saint-Hilaire, em face da presença da raça pura nestas plagas, não via com bons olhos as possibilidades dum caldeamento no futuro com a raça indígena. E o sábio gaulês cruzou como itinerante e observador estas coxilhas muitos anos após, já nos idos de 1820. Portanto não se pode em nenhuma hipótese relegar o fundo básico generalizado do caráter lusitano, que informa o nosso caráter. Essa é a nossa formação de raça, — da raça que traçou e amalgamou as origens da nossa história e ajudou o destino da nacionalidade.

É o próprio Oliveira Martins quem escreve este conceito: "No Sul desenvolviam-se de um modo espontâneo os elementos de uma nação futura..." ("O Brasil e as Colônias Portuguesas" — pág. 32 — Lisboa — ed. 1953). Referia-se o grande historiador luso ao século XVI. Depois, já referindo-se ao século XVIII —: "Desde que Portugal na Europa vivia à custa de um Brasil não índio mas europeu, força era que as condições políticas se invertessem, trazendo de fato a realidade: Portugal era a Colônia, o Brasil a Metrópole". (Op. cit. — pág. 89). Em referência a essa expressão ou fisionomia histórica do Brasil, que muito antes do gesto do Ipiranga sabia levantar a cabeça, o historiador-sociólogo faz a observação que aponta de um fato expressivo do

nosso nativismo, marcando a nossa presença americana: — "Contra o rei e o seu conselheiro, contra os holandeses e a poderosa armada que os foi sustentar (1647), combateram os brasileiros bombardeando o Recife". (Op. cit. — pág. 46).

Menciona nas suas páginas o egrégio historiador, que, sem embargo da ocupação do largo tempo de meio século do domínio espanhol sobre o velho Portugal e o Brasil, havia ao Sul os sentimentos de uma virilidade que não fôra abatida.

E ainda escreve, referindo-se à quadra das lutas contra o domínio bávaro: "No Sul havia, não só o fato, mas o sentimento da realidade de uma pátria nova". (Op. cit. — pág. 46).

Os vicentistas, os lagunistas, as bandeiras e as gentes de Silva Paes foram os portadores desses sentimentos, embora não manifestados, ao abordarem o Continente, que os atraía de maneira estranha e não era uma donatária.

Em 1680, quando ocorreu a restauração monárquica e a libertação de Portugal, o conceito é de João Ribeiro, referente aos paulistas: "Eram já estes uma raça libérrima, diferenciada pelo mestiçamento e pela heterogeneidade de outros povos adventícios, de modo que o *lealismo* à coroa portuguesa era nêles um sentimento desconhecido e talvez mesmo antipático".

A história rio-grandense desde as suas origens revela essa atitude e esse sentimento. O meio e a distância nos diferenciavam e nos insuflaram sentimento de liberdade localista. O chão rio-grandense é uma conquista dos caudilhos fronteiros; nasce do passo dos exércitos e do pó das batalhas.

A própria conquista posterior do território das Missões é uma prova do conceito.

Depois do tratado de S. Ildefonso, foi o velho fronteiro Ten.-Cel. Patrício José Correia da Câmara o criador da conquista dos Sete Povos. Em referência ao fato, escreve Aurélio Pôrto: "A conquista dos Sete Povos, levada a efeito pelo soldado desertor de dragões José Borges do Canto e logo secundada pelo estan-

cieiro Manoel dos Santos Pedroso, teve como inspirador o Ten.-Cel. Patrício José Correia da Câmara. Não há documento que autorize afirmar houvesse Patrício recebido qualquer sugestão nesse sentido". ("História das Missões Orientais do Uruguai" — 2ª Parte — pág. 261). Em 1802, ainda o valoroso fronteiro esclarecia que nessa conquista o Ten. Francisco Barreto agira "com instruções que eu lhe havia dado para a mencionada empresa". (Op. cit. — página 271).

Vem a propósito assinalar, a fim de ficar bem definido o perfil geográfico de Sepé, que o território missioneiro ficava fora da influência portuguesa. Era uma área seccionada da superfície do Continente. Mercê dessa posição, o alferes-real e corregedor do Povo de São Miguel, Tiarajú, tivera como cenário das suas façanhas e vida um território que ainda não pertencia às raías jurisdicionais do Continente de São Pedro. Um exagerado critério telúrico progresso nos levaria até a incorporarmos a figura de Alvear à nossa história, pois ele nasceu em Santo Ângelo.

Como as Reduções não eram portuguesas, e sim, espanholas, nem podíamos e jamais o fizemos, invocar o princípio que sempre nos ajudou do *uti possidetis*.

A conquista dessa fração de território, se não decorreu de tratados, oferece a verdade de uma incorporação de caráter militar, embora com episódios de aderência espontânea.

Se o velho Patrício José Correia da Câmara acordasse hoje do seu leito de glórias, passados tantos séculos, e ao mesmo tempo se defrontasse com um povo rendendo culto cívico ao índio Tiarajú, que diria e sentiria o legendário fronteiro, ainda mais se o seu olhar agudo e sombreado de pálpebras de água imperial enxergasse um monumento erigido a este índio, como sendo ele o símbolo do primeiro caudilho rio-grandense e imagem telúrica de brasilidade?

Que Deus se amercie de nós!

O busto de traços rijos e mongólicos de Tiarajú apenas seria tole-

rado num horto florestal, sob a proteção de velhas árvores da região missioneira. Ai, à margem das moitas, como ao pé das sombras poéticas e como um duende matreiro e ora amoitado, talvez pudesse representar um motivo para a arte, a poesia e a lenda.

Nas mesmas páginas de Teschauer não se alteia o destino de Sepé como condutor, como guia de povos.

Num parque nacional, numa praça pública ao lado de figuras tutelares da nacionalidade, símbolos das origens, a figura de Sepé ficaria historicamente grotesca e destoante. Que dístico se poderia gravar no pedestal da estátua?

O brigadeiro Rafael Pinto Bandeira, o "inexcedível vencedor que nunca foi vencido", o campinero que trazia o mapa do Rio Grande na memória, não possui uma estátua, por incúria nossa. Nos alicerces da velha tranqueira de Rio Pardo não se ergueu ainda em bronze o vulto egrégio do lidador Patrício José Corrêia da Câmara, estendendo a espada e o olhar para os lados das serrarias de São Martinho.

Plácido de Castro, o gaúcho de São Gabriel, que deu um território ao Brasil, com a sua legião de "inconfidentes acreanos" da República, ele, que foi herói, está esquecido do olhar rio-grandense.

E Joaquim Caetano da Silva, do avoengo Serrito, jovem sábio que pesquisou a história e deu depois um livro que valia por um exército e foi a voz silenciosa que ajudou no Gabinete a Rio Branco a vencer a questão do Amapá, território que possui maior área que a superfície do nosso Rio Grande, conservando sob a tutela brasileira as duas margens do Amazonas, também é ignorado pelo povo. Mas o seu vulto tão grande em pensamento e majestoso em brasilidade deveria estar numa praça, na consagração do bronze.

A que título se há de agora, em face de tantas omissões, mesmo de culto a homens bem próximos de nós, que são representativos pela cultura, pela glória militar ou projeção pública, colocar à ventura no

recinto de um logradouro público o vulto matreiro e despido do índio das Missões, sem genealogia nacional.

Argumento *ad hominem* ou de fé não caberia no caso, porque ficaria sem propósito, já que os motivos até hoje invocados em favor do monumento são nativistas e históricos, alguns trazidos às carreiras como se na expressão de Frei Heitor Pinto se fizesse toque de índio", avaliasse o seu quilate histórico.

A lenda é uma narrativa maravilhosa que não pode antepor-se à

verdade da história. Por que se há de desvendar o mistério cristão e humano, até no perdão da tradição oral de um povo, que encheu de poesia o mito do lunar de Sepé, retocado pelo mistério da arte através da pena de Simões Lopes Neto.

Deixemos que a lenda da fé cristã continue no seu sonho de beleza e que a imortalidade silenciosa encha de devaneio lírico a figura de Sepé, sem trazê-la porém para o desencanto do julgamento da história, e mais ainda a história do Continente de São Pedro.

AS FÔRCAS ARMADAS COMO FATOR NO POVOAMENTO DA FRONTEIRA AMAZÔNICA

Ten.-Cel. TASSO VILLAR DE AQUINO

Temos insistido na apreciação do espaço amazônico naquilo que se relaciona, em última análise, com a sua defesa, porque estamos convencidos de que nenhuma outra região no Brasil exige, no momento, mais seriedade, firmeza de decisão e objetividade na solução dos seus problemas.

Não é preciso muito esforço para se alcançar esta realidade. A situação internacional, dia a dia mais incerta e ameaçadora, aí está para quem quizer vêr e sentir.

A qualquer momento poderemos ter o Mundo sacudido em sua totalidade pelos horrores da guerra, hoje manifesta em focos isolados, num evidente preparo de generalização.

Agora mesmo os brasileiros aguardam o embarque do "Batalhão Suez", numa missão de paz, porque surgiu um foco ameaçador da tranqüilidade Universal e foi preciso contê-lo. Outros focos estão vivos; outros surgirão, por certo. Há perigo à vista, e sério.

Caso deflagre essa Guerra, que de tão esperada não constituirá mais surpresa, a Amazônia será, no Brasil, uma das áreas mais ameaçadas. Sua situação no conjunto americano, em relação aos pontos vitais do Continente, independentemente de outros fatores, dá-lhe tal relevância que se torna difícil pensar-se em tê-la afastada do conflito, se ele irromper.

O equipamento militar adequado, eficaz e oportuno da Amazônia é, no momento, um imperativo nacional, para a tranqüilidade e segurança da Nação.

Em dois artigos anteriores publicados nesta Revista, procuramos apreciar o aspecto militar do problema. Emitimos algumas opiniões despretensiosas, mas absolutamente sinceras, aprendidas na escola da prática, nos quase dois anos que permanecemos na região, percorrendo-a em todos os sentidos e procurando compreendê-la como soldado, principalmente.

O povoamento nacional da extensa fronteira amazônica, diretamente ligado à defesa e à prosperidade da região, é outro importante aspecto que não pode dispensar a colaboração decisiva das Fôrças Armadas, ao lado de outras organizações públicas e privadas.

Não foge o assunto à regra geral na Amazônia, que os problemas não deverão ser encarados separadamente, nem lograrão ser resolvidos por ações isoladas. Exigem, ao contrário, planejamento conjunto: ações coordenadas, decididas e objetivas, baseadas em perfeito conhecimento das condições locais.

Sob este aspecto, o objetivo é balisar a linha de fronteira, nos pontos importantes da mesma, com marcos vivos de população útil que, ao mesmo tempo que afirmem de maneira insofismável a posse da terra, se constituam em motivo de orgulho nacional e ativos elementos de vigilância.

Os pontos a balisar com esses núcleos de população estarão sobre as vias naturais de comunicação dos países vizinhos para o interior de nosso território, quase sempre constituídos pelos rios navegáveis; e ao longo de cursos d'água fronteiriços,

que ofereçam condições razoáveis de navegabilidade.

É o caso dos rios Oiapoque, no território do Amapá; Tacutú-Maú, no de Rio Branco; Negro, Japurá, Içá, Solimões e Javary, no Estado do Amazonas; Juruá, Acre, Purús, no Território do Acre; Madeira, Mamoré e Guaporé no Território de Rondônia.

Para terem estabilidade, entretanto, e corresponderem à finalidade de segurança nacional, os núcleos sobre a fronteira deverão ter a forma de Colônias Militares, mas com particularidades que evitem o fracasso certo se as mesmas não forem inteligentemente observadas.

Assim, as Colônias Militares de Fronteira deverão compreender um pequeno contingente militar do valor de Pelotão ou Companhia, no máximo e um contingente civil, de colonos e especialistas nacionais, como pedreiros, carpinteiros, eletricitas, etc., que contribuam para a produção e vida normal do pequeno núcleo organizado.

Ambos contingentes teriam elementos variáveis e elementos permanentes, estes últimos oriundos da região e decididos a nela permanecer.

Quem conhece a Amazônia sabe perfeitamente que esse elemento existe espalhado pela floresta imensa, à beira dos rios, completamente desassistido e inútil. Trata-se apenas de selecionar, grupá-los nos pequenos núcleos, oferecendo-lhes assistência, meio de trabalho, orientação e direção.

Considerando as difíceis condições de vida nos pontos afastados da fronteira amazônica, os núcleos aí organizados não deverão ter mais de 2.000 almas; mesmo porque, sob o ponto de vista militar, não parece aconselhável, em tais regiões, a existência de núcleos importantes de população.

Os elementos militares variáveis seriam os oficiais e os graduados especializados, obrigados, entretanto, a permanecer um prazo certo nas Colônias Militares e com substituição assegurada logo ao término desse prazo.

Do contingente civil seriam variáveis os funcionários categorizados como médico, dentista, professor, farmacêutico, agrônomo, etc., também obrigados, sob contrato, a uma permanência mínima bem remunerada.

A Direção da Colônia Militar seria de Capitão ou Oficial superior, conforme a importância do contingente militar: Pelotão ou Companhia, por sua vez função das condições locais.

Na Administração militar, seria o Diretor da Colônia Militar auxiliado pelo Comandante da tropa e os auxiliares imediatos deste e, no setor civil, por uma equipe de elementos militares, especialmente designados, particularmente graduados, e uma equipe técnica constituída de médico, agrônomos, veterinário, etc.

A área total da Colônia Militar compreenderia uma zona urbana e outra rural, esta bem mais ampla e compreendendo lotes com casas cedidas aos colonos para as atividades agro-pecuárias.

Na zona urbana a área militar, com o quartel, campo de esporte, linha de tiro; e a zona residencial ou civil, com o pavilhão da Administração da Colônia, escola, hospital, igreja, cinema, reembolsáveis, correio, telégrafo, etc., e as casas residenciais não incluídas na zona rural.

A Colônia Militar seria dirigida segundo Regulamento especialmente organizado, com atribuições, deveres e obrigações, no qual deverá estar prevista a possibilidade de utilização conjunta dos elementos de trabalho da Colônia para atividades de interesse coletivo, como desmatamentos para campo de pouso, instalações públicas, campos agrícolas, etc.; concessão de lotes para praças da Colônia, desde que não houvesse prejuízo para a eficiência militar da organização; garantia de lotes para os reservistas das Colônias Militares, etc.

Com essa organização seriam asseguradas ao pessoal condições de vida compatível e digna, garantidoras da permanência e prosperidade dos núcleos.

Ao lado do médico, do professor, do dentista, do padre, o agrônomo representa nas Colônias Militares, elemento de alto valor, como orientador e fiscalizador do trabalho agrícola, indicando nos solos amazônicos, de fraca produtividade, as culturas de ciclo rápido mais próprias, a técnica do cultivo, o emprêgo de adubos, as normas para evitar a erosão, o combate às pragas, especialmente as formigas, etc.

O Exército já está presente em vários desses pontos, propícios à formação de Colônias Militares, sobre a fronteira: Clevelândia, no Território de Amapá, sobre o rio Oiapoque; Cucuí, sobre o Rio Negro; Vila Bitencourt, no rio Japurá; Ipiranga, no rio Içá; Tabatinga, no rio Solimões, todos no Estado de Amazonas; Guaporé, no rio Mamoré e Príncipe da Beira, sobre o Guaporé, ambos no Território de Rondonia. Outras guarnições militares estão previstas ao longo do Rio Javary e serão brevemente instaladas.

As condições de vida e a assistência social quanto à alimentação, habitação, saúde, educação, transporte, religião, recreação, deixam ainda muito a desejar nas guarnições militares atuais.

Faz-se necessária, portanto, apenas completar a obra, transformando em Colônias Militares, nos moldes aqui preconizados, as guarnições já existentes sobre a linha de fronteira e dando essa feição desde o início às que venham a ser criadas.

São incontestáveis os resultados benéficos para a soberania nacional que trazem as guarnições sobre pontos importantes da linha de fronteira na Amazônia. Um exemplo disso temos no rio Içá, que era freqüentemente teatro de complicações internacionais até pouco tempo, quando o 2º Pelotão estava sediado em Santo Antônio do Içá, longe da fronteira, nas proximidades da foz do rio Içá no Solimões. Essas complicações cessaram com a simples acertada providência de deslocamento da sede do 2º Pelotão bem mais para montante, sobre a fronteira.

Ultimamente o rio Javary tem assistido a desagradáveis incidentes de fronteira, em que nossos indefesos seringueiros têm sofrido vexames, perda de bens e de vidas, a ponto de abandonarem, por falta de garantias, as ricas terras da sua margem, no alto e médio rio e adjacências, onde abundam a sôrva, a borracha e a castanha. O objetivo procurado pelos malfiteiros é exatamente o que está sendo conseguido; isto é, abandono da terra para que esta possa ser explorada em prejuízo do Brasil.

O Javary é um rio fronteiriço, com aceitáveis condições de navegabilidade, variáveis de 4,5 a 2,5 pés de calado nas estiagens; margens geralmente baixas, sujeitas a inundações, com poucas e reduzidas áreas de terra firme, capazes de suportar pequenos núcleos de população. Esses núcleos deverão, entretanto, ser criados em pontos que assegurem o trabalho tranqüilo de nossos seringueiros e impeçam o contrabando dos produtos extrativos brasileiros. A nosso ver esse resultado seria conseguido com três núcleos sobre o rio Javary:

— entre a foz do rio Curuçá e a do Javary-Mirim;

— entre esta última e a do Galvez;

— na foz do rio Galvez.

O apoio a esses núcleos deverá ser assegurado através de Benjamin Constant, e os mesmos deverão dispor de barcos a motor adequados, para patrulhamento do rio.

O Exército brevemente estará também presente em um ou mais desses pontos sobre o rio Javary, respondendo à necessidade de segurança naquela região.

Por razões outras, mas que estão também clamando pela nossa presença ao longo do rio Oiapoque, na fronteira com a Guiana Francesa, a montante de Clevelândia, deveriam ser estabelecidas Colônias Militares, que assegurassem nossa soberania naquelas longínquas regiões perigosamente despovoadas do lado brasileiro. Essas Colônias ligar-se-iam por rodovias à cidade de Oiapoque, de vez que o médio e alto rio Oia-

que é muito encachoeirado, não oferecendo facilidade à navegação.

A participação de nossa Marinha de Guerra e da nossa Aeronáutica no povoamento da fronteira amazônica seria contribuindo através do transporte, no apoio logístico às Colônias Militares; no patrulhamento e vigilância da fronteira. Para isso precisariam ser dotadas de material especial para as condições amazônicas e atuar, provavelmente, de bases em Manaus.

Para melhor apoio por parte da Aeronáutica, é indispensável a existência de campos de pouso em todos os núcleos, mesmo para os que disponham de facilidades para o pouso náua. Os Serviços de Navegação da Amazônia e Portos do Pará (SNAPP) terão também, como é óbvio, um grande papel na manutenção das Colônias Militares. Precisam, portanto, ser parte na ação conjunta. A Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) financiaria a instalação e manutenção das Colônias Militares de Fronteira e o pagamento do pessoal civil das mesmas, mediante acordo com o Ministério da Guerra, nos moldes exigidos por aquela organização.

Praticamente todas as Colônias aqui preconizadas estão situadas em zonas consideradas no Planejamento Quinquenal da SPVEA como de interesse econômico e político para financiamento de iniciativas julgadas úteis por aquele órgão.

Ainda mais, no Plano de Colonização preparado pela SPVEA para ter início em 1956, está prevista a organização de Colônias nos moldes das que estamos tratando. Na "Resenha Informativa" da SPVEA, de 30 de abril de 1955, lê-se o seguinte: "As Colônias projetadas são de vários tipos e finalidades diversas. Ora prepondera a produção de gêneros alimentícios ou de exportação; ora o interesse político-econômico da penetração do território, objetivando o alongamento da fronteira econômica; ora, ainda, a modificação do panorama da fronteira externa, dando ao indígena da orla e ao soldado vigilante novas condições de vida".

O problema, portanto, já está perfeitamente conhecido. O que se faz necessária é ação conjunta com espírito prático e objetivo, contornando as desalentadoras barreiras burocráticas e desprezando infundáveis discussões acadêmicas, tão do agrado dos teóricos do Centro, mas que acarretam imensos males à Periferia, em última análise ao Todo, que é o Brasil.

Nas regiões mais fracamente povoadas, na faixa de fronteira, deveriam ser instaladas Colônias Militares mais amplias, mais desenvolvidas, dotadas de maiores recursos, cuja finalidade seria o apoio às Colônias sobre a linha fronteiriça e a transformação em futuros núcleos importantes de população. Estas Colônias teriam como contingente militar tropa no valor de Companhia ou Batalhão de Caçadores e totalizaria, cada uma, de 10.000 a 15.000 habitantes, inicialmente. Logo que tivessem condições, deveriam se constituir em vilas e cidades, perdendo a situação de Colônias. Estão neste caso as regiões de Tapuruquara-Uaupés e Caracará, nos trechos encachoeirados dos rios Negro e Branco, respectivamente; e Santo Antônio do Içá, na foz do rio Içá.

Em um empreendimento deste, o Serviço de Proteção dos Índios (SPI) não deverá ficar à margem. Sua atuação deverá ser no sentido de levar às tribus a assistência indispensável para que elas se transformem em elementos razoavelmente úteis de produção e de defesa da região. Isto será conseguido através de uma sadia e pertinaz política de assistência no próprio meio em que vivem, sem procurar-se trazer as tribus para o contacto permanente com o civilizado, como vem sendo praticado, com os piores resultados.

O que deverá ser procurado é despetar e manter no índio o sentimento de brasilidade, fornecendo-lhe elementos para o trabalho agrícola, orientação para esse trabalho e assistência médica periódica, ao lado de rudimentares noções de higiene; mas deixando-o viver a seu modo, sem interferências descabi-

das, que jamais serão compreendidas por ele.

No Território do Amapá, na fronteira com a Guiana Francesa, encontramos um arremêdo do que julgamos deva ser feito em relação ao índio, em um pequeno grupo de "Galibís", que trabalham a terra, produzindo para o consumo próprio e para o pequeno comércio e possui razoável sentimento de brasilidade e boa noção de higiene.

A tarefa de educar para a civilização deverá se limitar às crianças índias, principalmente nos colégios das missões religiosas existentes em considerável número nos mais longínquos pontos da Amazônia. Esses colégios vêm realizando uma obra admirável, digna de todo apoio e de ser desenvolvida.

Conhecemos, servindo no 26º BC, em Belém, um "Galibi" puro, afastado da tribo quando criança. Era Cabo Telemetrista, inteligente, fisi-

camente forte e elemento de escolha naquela Unidade.

Em Cucuí, soubemos da existência de um grupo indígena organizado nas proximidades. Este grupo vive sob a chefia de um índio educado em colégio de Manaus. Voltou para a tribo, e hoje imprime à mesma melhores condições, apesar de completamente desassistido. Períodicamente vem esse chefe com sua tribo até o Pelotão para trocar o produto do seu modesto trabalho por medicamentos, alimentos, vestimenta, etc. São exemplos comprovadores de que a semente vingará e produzirá frutos, se for bem lançada e assistida adequadamente.

Recursos para a realização de obras sérias de envergadura, não faltarão na Amazônia. Para isto existe o Fundo de Valorização Econômica da Amazônia, constituído de três por cento (3 %) da renda tributária da União, além de outras: — desenvolvimento em todos os setores do gigantesco Vale.

"A Defesa Nacional" ainda não conseguiu contar com o número de assinantes que seria de esperar não só da variedade como do valor instrutivo dos artigos que publica.

Esse fato é tanto mais inexplicável quanto existem nos quadros do Exército alguns milhares de oficiais que por ela deviam interessar-se como leitores e seus colaboradores.

A propósito, temos a satisfação de transcrever aqui o Aviso n. 99, de 22-I-947, no qual o Exmo. Sr. Gen. Canrobert Pereira da Costa, fez uma expressiva recomendação dêste mensário à todo o Exército.

AVISO N. 99, DE 21-I-947

Tendo em vista que "A Defesa Nacional" vem cooperando, ininterruptamente, há 34 anos, na obra de aperfeiçoamento, ampliação e divulgação de conhecimentos técnico-profissionais e de cultura geral, úteis à formação intelectual dos militares, e que suas colunas abertas à colaboração de todos devem refletir o amor ao estudo e o grau de capacidade profissional dos quadros do Exército, apraz-me recomendá-la à atenção e interesse de todos os oficiais, quer intelectualmente nela colaborando, quer materialmente, fazendo-se seus assinantes.

Esta sugestão deve ser transcrita nos boletins internos de todos os escalões do comando e da administração do Exército.

(a) *Gen. Canrobert P. da Costa.

TRANSPORTES RODOVIÁRIOS

ASPECTOS ECONÔMICOS E POLÍTICO-SOCIAIS

Maj AYRTON DE CARVALHO MATTOS

Palestra proferida, em maio de 1955, na Faculdade de Direito da Universidade do Paraná

1.1. — É com um misto de contentamento e intranquilidade, facilmente notada, que me encontro aqui, diante dos senhores. Contentamento por ver problemas básicos do Brasil tratados por quem não tem, atualmente, ingerência direta em suas soluções, numa sadia demonstração de interesse cívico. Intranquilidade porque, sendo os dons oratórios, aliados à flexibilidade e presteza de raciocínio, atributos frísantes do advogado, minha responsabilidade, sob esses ângulos, cresce desmesuradamente.

1.2 — Cabe-me apresentar-lhes o tema "Transporte Rodoviário — Aspectos Econômicos e Político-Sociais", e vou fazê-lo como um leigo que, após ler algumas publicações sobre o assunto, tece considerações em roda familiar.

1.3 — Os senhores poderiam, com muito mais cabimento, ouvir essas considerações de um técnico, mas aqueles que versarem a matéria com maestria e real conhecimento de causa, aqui terão as reações de alguém que se considera um homem médio, e poderão orientar seus esforços no empenho de bem esclarecer essa força ponderável, tão relegada entre nós a planos secundários, e que é a opinião pública. Esse o possível valor da palestra.

1.4 — Procurarei guiar-me pelo seguinte roteiro :

1. Introdução ;
2. Características do transporte motorizado — Evolução de sua posição.

3. Aspectos econômicos :

- Aumento da circulação da riqueza ;
- Gastos de cambiais ;
- Concorrência à ferrovia — "deficit" ferroviário ;
- Construção de rodovias em detrimento das ferrovias ;
- Grande problema atual — pavimentação ;
- Tributação — Contribuição de melhoria ; pedágio.

4. Aspectos político-sociais :

- Melhoria das condições gerais de vida ;
- Condensação dos adensamentos humanos em torno das autoridades político-administrativas. Pioneirismo.

5. Conclusão.

2.1 — Examinemos as características do transporte motorizado — ele é flexível não só em relação ao tempo (horário), como no espaço (itinerário), e sua potência (tonelagem) e rapidez (velocidade horária) crescem cada vez mais. Observemos.

2.2 — Entre Rio e São Paulo, a Cometa e o Expresso Brasileiro fazem circular ônibus de hora em hora, durante as 24 horas do dia, ensejando ao passageiro escolher o horário que lhe aprouver. Quem pára na Avenida Ipiranga, em São Paulo, próximo aos pontos iniciais dessas duas Cias, ficará estupefato ao ver o número de ônibus que partem para Santos e Campinas.

2.3 — Uma empresa rodoviária, hoje, trafega na Via Anchieta, amanhã, poderá fazê-lo na Rodovia Presidente Dutra ou na São Paulo-Curitiba. Há Cias. que já estão usando caminhões de 18 t e "trailers", tração dois reboques.

2.4 — A velocidade que os caminhões desenvolvem na Rodovia Presidente Dutra, por exemplo, duplicou, quando em tempo seco, e triplicou ou quadruplicou, na época das chuvas, a velocidade de circulação da riqueza entre as duas mais importantes cidades do Brasil.

2.5 — Graças a essas características, os transportes automóveis, evoluíram, rapidamente, de simples auxiliares dos demais transportes, particularmente, o ferroviário, para verdadeiros complementos deles e, hoje, chegam a constituir sistema à parte.

3.1 — No meio civil, o problema dos transportes apresenta-se sob dois aspectos: o econômico e o político. Prevalece o aspecto econômico e "o fator preponderante desse aspecto econômico é o chamado fator custo, porque sendo o transporte um elo negativo na cadeia econômica da produção e do consumo, quanto mais barato fôr, menor sobrecarga gravará a mercadoria. Consideração muito importante é que, em regra, na avaliação do fator custo, levamos em conta, não só o preço, como, também, o tempo.

3.2 — Além do preço de transporte, propriamente dito, há que somar os preços das operações de carga e descarga, transbordo, armazenamento, etc., representando, em dinheiro e em perda de tempo, com o conseqüente acréscimo na duração real e nos riscos de transporte".

3.3 — Analisemos o transporte entre São Paulo e Curitiba: pela ferrovia, o passageiro (nem vale a pena mencionar a carga) leva 27 horas e o infeliz viajante chega mais morto do que vivo. Falo por experiência própria. Se quiser usar o transporte marítimo, enfrentará os trechos São Paulo-Santos, via terrestre; Santos-Paranaguá, pelo mar; e Paranaguá-Curitiba, via terrestre. O veículo motorizado é o único que conduz a mercadoria de porta a

porta. Se usarmos a Rv São Paulo-Curitiba, com todo Banhado Grande e as condições precárias que apresenta, as vantagens serão enormes.

3.4 — É sabido que, normalmente, nos transportes à longa distância, o trem supera o caminhão. É fato indiscutível. No Brasil, isso nem sempre acontece, por causa, principalmente, das precárias condições técnicas de nossas ferrovias, seja quanto ao traçado, seja quanto ao material. Vejamos esse quadro demonstrativo das entradas de café, em Paranaguá, por estrada de ferro e estrada de rodagem, de 1948 a 1954:

ANO	FV	RV
	(Sacac)	(Sacac)
1948	987.742	268.193
1949	1.163.077	707.293
1950	1.266.669	1.129.612
1951	1.504.207	1.728.447
1952	1.040.671	3.056.662
1953	1.063.078	1.435.898
1954	672.836	873.720

3.5 — Nesse período, do N do Paraná para o porto, o frete ferroviário foi, em média, 56 % do rodoviário, portanto, a metade. Financeiramente, o trem levou vantagem; mas se juntarmos a isso, o prazo mínimo de três meses que o produtor ficava aguardando embarque, o tempo de percurso, as perdas por motivos diversos, os dispêndios extra-tarifários, encontraremos explicação para o que se passou, a partir de 1951, pois o preço altamente compensador, alcançado pelo café, cobria bem a diferença que ainda houvesse, entre os gastos de transporte pela rodovia e pela ferrovia. Além do que, e isso é o principal, o cafeicultor tinha seu capital muito mais rapidamente recuperado para aplicá-lo em outras inversões. Quando houve a corrida para o porto, a morosidade do trem foi suplantada pela rapidez do caminhão.

3.6 — Na eclosão bombástica do fenômeno N do Paraná, não fôsse a construção acelerada de rodovias e as safras se perderiam, quase por completo, embora já houvesse o

transporte ferroviário, mas de capacidade de tráfego nitidamente insuficiente para a tonelagem a transportar. Atualmente, a média de distribuição de tráfego, naquelas ocasiões, nas estradas da região é de 5.000 a 6.000 veículos diários.

3.7 — A motorização traz então, um aumento de circulação da riqueza, não só quantitativo como, também, e principalmente, na velocidade.

3.8 — A mais veemente e constante acusação à motorização, é sobre o gasto de cambiais. Os que defendem o rodoviarismo procuram bem situar a assertiva, no conjunto de nosso comércio exterior, com a finalidade de reduzi-la a justas proporções, face ao que se passa com outros itens de importação, e fazem o seguinte estudo comparativo do consumo de divisas em 1953 ("Rodovia" de outubro de 1954):

Importação de :	Cr\$ milhões	% s/total da importação
Trigo	3.491	13,9 %
Outros gêneros alimentícios (bacalhau, aveia, conservas, leite em pó, malte, etc.)	1.279	5,1 %
Frutas e seus produtos	684	2,7 %
Bebidas	80	0,3 %
Gasolina comum	1.900	7,5 %
Gasolina de aviação	255	1,0 %
Óleo Diesel	639	2,5 %
Fuel oil	825	3,3 %
Lubrificantes	410	1,6 %
Querosene	283	1,1 %
Caminhões, ambulâncias e semelhantes	384	1,5 %
Chassis para caminhões, ônibus e semelhantes ..	140	0,5 %
Automóveis para passageiros	186	0,7 %
Automóveis para passageiros (bagagem)	105	0,4 %
TOTAL	10.661	42,1 %

3.9 — Registram, que, de janeiro a agosto de 1954, gastamos 16 milhões de dólares para importar bacalhau e 14 milhões para importar caminhões. No mesmo período o Brasil gastou 95 milhões de dólares, importando trigo e farinha de trigo (9,04 % do valor em dólares sobre o total de importação), comparados com 71 milhões de dólares (6,77 %, nas mesmas condições), dispendidos em gasolina. ("Rodovia" de janeiro de 1955).

3.10 — Argumentam, ainda, mostrando os enormes gastos com artigos não essenciais, só acessíveis a reduzido número de pessoas.

3.11 — Uma coisa não padece dúvidas — seja qual for o outro meio de transporte, sua aquisição e a do combustível para movê-lo redundarão em apreciável gasto de cambiais, embora em menor escala, e quando não importamos, por medida de economia, cresce a indisponibilidade do material, tornando-se, mesmo, totalmente obsoleto.

3.12 — Outra desvantagem apontada é que a rodovia faz concorrência à ferrovia, constituindo-se em ponderável fator para o "deficit" ferroviário.

Os que esposam esta tese queixam-se do auxílio financeiro à expansão da moderna política rodoviária (Fundo Rodoviário Nacional) não sendo poucas as tentativas de sua mutilação ou, mesmo, supressão.

3.13 — O Eng Álvaro Pereira de Souza Lima, ex-Ministro da Viação e atual Presidente do Conselho Rodoviário Nacional, em tese apresentada no VII Congresso Nacional de Estradas de Rodagem e publicada no Bol do DER de São Paulo, de julho de 1939, estuda exaustivamente o assunto e conclui não ser verdadeira essa alegação.

3.14 — "Rodovia" de outubro de 1954, visando contra-bater dita alegação, apresenta as seguintes observações sobre algumas estradas de ferro, em 1952.

3.15 — Tonelagem transportada pelas ferrovias em questão :

	Transporte total	Média diária
	T	T
1) E.F. Madeira Mamoré.....	15.150	42
2) E.F. Tocantins.....	4.475	12
3) E.F. Bragança.....	22.284	61
4) E.F.S.L. — Terezina.....	48.768	135
5) E.F. Central do Piauí.....	19.369	53
6) E.F. Nazaré.....	23.984	66
7) E.F. Ilhéus.....	10.877	30

3.16 — Nesse ano, as mencionadas estradas de ferro apresentaram os “deficits” adiante discriminados :

	Deficit Cr\$
1) E.F. Madeira Mamoré.....	21.780.000,00
2) E.F. Tocantins.....	6.688.000,00
3) E.F. Bragança.....	19.718.000,00
4) E.F.S.L. — Terezina.....	35.823.000,00
5) E.F. Central do Piauí.....	11.958.000,00
6) E.F. Nazaré.....	17.958.000,00
7) E.F. Ilhéus.....	5.703.000,00
TOTAL.....	118.865.000,00

3.17 — A extensão total das estradas é de 1.896 km, nos quais se transportou, em 1952, a média de 399 t/dia, com um “deficit” anual de quase 130 milhões de cruzeiros, ou seja, cada tonelada transportada deu um prejuízo ao país de cerca de 1.000 cruzeiros.

3.18 — As de ns. 1 e 2 não tem perto (ou distante) qualquer estrada de rodagem; nas demais a concorrência rodoviária é insignificante, seja pela ausência de estradas de rodagem, seja pela pequena densidade existente de caminhões em tráfego.

3.19 — Um fato é incontestável. Sendo a estrada de ferro um sistema rígido, ela, montada para atender a certas condições, uma vez que essas condições variem, deixará muito a desejar.

3.20 — Exemplifiquemos com o N do Paraná. As safras de cereais e café coincidem, e nesta ocasião, a tonelagem a transportar é muito grande; na entressafra, essa tonelagem cai muito. O sistema montado para atender a uma situação, não satisfará a outra.

3.21 — Este é o quadro geral, no Brasil, enquanto não se diversificar a produção das regiões geo-econômicas. Dificilmente, a capacidade de tráfego está em relação com a tonelagem a transportar: ou a ferrovia fica sem carga, como nas estradas citadas, ou então, os centros de produção se abarrotam, sobrevivendo o perigo de perderem-se as safras.

3.22 — Neste caso, o produtor que tencione utilizar uma ferrovia, deve munir-se de boa dose de paciência, se o produto puder esperar, ou conseguir recurso extra que lhe possibilite atendimento em curto prazo.

3.23 — Vejamos, agora, o que se passa com o transporte de madeira, carga que só deveria ser rodoviária da serraria para o pátio da ferrovia.

3.24 — De Oficinas (Ponta Grossa) a Antonina e Itararé as distâncias pouco diferem. Para o porto, a Paraná-Santa Catarina está atendendo as requisições; para a cidade paulista, não. O frete rodoviário, no entanto, é o mesmo. Se houvesse concorrência, isso não aconte-

ceria. Em Itararé, como a Sorocabana está em dia com as requisições, o transporte passa a ser ferroviário.

3.25 — Ainda mais — em fins de 1954, o frete rodoviário, de Oficinas para Itararé, era da ordem de Cr\$ 115,00. Com a queda do preço do produto e a consequente retração do madeireiro, caiu, nos primeiros meses de 1955, para 70, 75 cruzeiros, a procura do equilíbrio perdido. Atualmente, após o aumento da gasolina, passou para Cr\$ 85,00.

3.26 — Enquanto os fretes rodoviários acompanham a inexorável lei da oferta e da procura e buscam adaptar-se às condições do momento, as tarifas ferroviárias são rígidas e se tornam, geralmente obsoletas.

3.27 — O frete rodoviário, com a baixa do preço da madeira, caiu verticalmente. Se tal aconteceu, é porque o novo frete ainda era compensador. Isso pode ser apontado como grande testemunho da não existência da concorrência entre a rodovia e a ferrovia, pois as empresas rodoviárias, podendo manter um frete mais baixo, não o fazem, por saber que a fome de transporte existe por toda a parte.

3.28 — De tudo o aqui exposto, estamos firmemente convencidos que o "deficit" ferroviário se deve à condições intrínsecas à ferrovia.

3.29 — Tem sido condenado estarmos construindo rodovias em detrimento das ferrovias que são os transportes, por excelência, das grandes massas a grandes distâncias. Sobre este assunto, diz Mario Travassos "O Brasil, pode dizer-se, deve ser o país sul-americano das rodovias, tais são as dificuldades em assentar os trilhos. Por maiores artifícios que se adotem, os perfis ferroviários nunca podem isentar-se nem de numerosas obras darte, nem de volumosa terraplenagem. O mesmo não acontece à rodovia que, essencialmente coleante, adapta-se melhor à nossa complexa morfologia topográfica e além disso, é de construção e conservação mais barata. Enquanto que mal podemos manter em serviço nossa diminuta quilometragem ferroviária, nossa

rêde rodoviária cresce de modo animador".

3.30 — A construção do TPS, de importância ímpar na nossa segurança e economia, é bem um exemplo frisante dessas dificuldades, e o terreno de tal forma se impõe, que forçou a modificação do traçado da ferrovia, aproximando-a de Ponta Grossa.

3.31 — A instabilidade do valor econômico das regiões, pela monocultura, pelo nomadismo do café, pelo esgotamento das terras, deve influir no ânimo dos responsáveis pela política do transporte que têm, diante de si, permanentemente, o espantinho do "deficit" ferroviário.

3.32 — O principal problema com o qual, hoje nos defrontamos, causado pela exacerbação do rodoviarismo (quando governantes, ansiosos em resolver os problemas dos transportes ou para fins demagógicos, preocupam-se em apresentar alta quilometragem de estradas, construídas em suas gestões) é o que se refere à pavimentação.

3.33 — As estradas simplesmente ensaiadas ou macadamizadas não podem suportar o trânsito intenso de veículos de grande tonelagem. Argumentamos com a BR 2.

3.34 — No trecho Rio-São Paulo, o crescimento de trânsito tem superado qualquer expectativa, bastando dizer que atingiu, ainda com uma só pista, volume de trânsito que era previsto para cinco a seis anos depois, perfazendo a média de 5.000 veículos diariamente, quando em 1948, essa média era inferior a 1.000 veículos diários, diminuindo o custo de transporte de quase 50 %.

3.35 — No trecho São Paulo-Sul do país, são frequentes as interrupções, com grandes prejuízos para a economia nacional, atestando a urgência que merecem: o melhoramento e a pavimentação dessa importante ligação rodoviária. As linhas de ônibus entre São Paulo e Curitiba desapareceram.

3.36 — Em "Rodovia", de setembro de 1954, após comentar um gráfico onde se vê que o México dispõe de 25.954 km de estradas pavimentadas; a Argentina, 11.015

km; e nós, 1.955 km, diz o articulista "desejando esclarecer aqueles para os quais pavimento rodoviário é luxo".

3.37 — Excluindo o Estado de São Paulo e considerando apenas 20 estradas de rodagem não pavimen-

tadas, com a extensão de 5.710 km, nas quais existe atualmente um tráfego de 10.800 veículos/dia, representando o transporte de cerca de 30.000.000 t/ano, são dispendidas, nesse transporte, as seguintes cifras:

	Em estradas ensaibradas	Se fossem pavimentadas	Economia anual
	Cr\$ milhões	Cr\$ milhões	Cr\$ milhões
Custo de operação.....	7.168	3.869	3.299
Amortização de veículos...	1.114	742	372
Total.....	8.282	4.611	3.671 (44 %)

3.38 — Da citada economia anual em cruzeiros, 224 milhões correspondem a divisas-dólares, representados na maior duração dos veículos, peças sobressalentes, combustível e lubrificantes. Isto quer dizer, a economia anual de 3.671 milhões de cruzeiros equivale a poderem ser, anualmente, pavimentados 3.000 km de estradas de rodagem.

Em outras palavras, a partir do segundo ano estará pago, em economia de transporte, o custo da pavimentação dos referidos 5.710 km das 20 principais estradas".

3.39 — Em São Paulo, a distribuição do tráfego nas vias Anchieta e Anhanguera, em 1954, foi a seguinte:

	Via Anchieta	% do total	Via Anhanguera	% do total
Automóveis.....	1.492.481	67 %	832.009	45 %
Caminhões.....	579.549	26 %	910.690	49 %
Ônibus.....	161.799	7 %	122.108	6 %
	2.233.829	100 %	1.864.807	100 %

o que dá média diária superior a 6.000 veículos para a via Anchieta e 5.000 para a via Anhanguera. Somente em economia, no custo da operação dos transportes, o público já recebeu mais do que o preço pago pela construção dessas rodovias.

3.40 — "Se é verdade que se deseja acompanhar o crescimento do Brasil, o problema da pavimentação intensiva tem que ser atacado imediatamente. Porque a pavimentação faz baixar o custo de vida. Pavimentar é economizar. É garantir o abastecimento. É imprimir maior velocidade à riqueza. É reorganizar o retorno, em fase firme, do homem do campo para a agricultura".

3.41 — Esse aspecto da influência da motorização, exigindo a pavimentação das estradas, é parti-

cularmente sentido nos Estados do Sul, dado o elevado índice pluviométrico, e aumenta ainda, de significação, no Paraná, onde a bastante conhecida rudeza do período chuvoso, se soma o pesado tráfego de caminhões, carregando enormes toros de madeira.

3.42 — Releva notar que os trabalhos de conservação encarecem, quando se trata de estradas de revestimento natural, reduzindo-se mais de quatro vezes nas estradas asfaltadas, como demonstra o seguinte quadro:

Tipo de revestimento	Custo médio da conservação
	Km-mês
Macadame hidráulico.....	1.650,00
Silco-argiloso.....	900,00
Paralelepípedo.....	400,00
Asfalto.....	350,00

3.43 — Aqui, surge uma controvérsia — é se pavimentamos as estradas como estão ou se antes melhoramos seu traçado, de modo a colocá-las dentro dos melhores padrões.

Alguns técnicos e os motoristas em geral, que visam benefícios imediatos, são partidários da primeira solução. Outros, preferem demorar e gastar mais, porém obter resultados superiores, como demonstram os cálculos.

3.44 — “A notícia da pavimentação da BR 3 provocou um verdadeiro “estrondo” imobiliário em Belo Horizonte. A St John D’El Rey Mining Co, concessionária das minas de ouro de Morro Velho, resolveu vender parte de suas grandes áreas (atravessadas pela BR 3) e, em poucos dias, os terrenos passaram a ser disputados a peso de ouro, realizando-se sucessivos loteamentos. Em menos de um mês, venderam-se centenas de sítios de área variável entre 5.00 e 15.000 km² e num só dia houve a reserva de 1.200 lotes”.

3.45 — Vale, aqui, mostrar um aspecto do Direito Rodoviário. Trata-se da “contribuição de melhoria”, de que trata o item I, do art. 30 da Constituição vigente e consagrada na legislação de outros países.

3.46 — “A contribuição de melhoria é, como sabemos todos, o imposto a ser pago pelos proprietários de imóveis, adjacentes a uma estrada de rodagem em retribuição aos benefícios trazidos pela estrada, e se destina a auxiliar o financiamento de sua construção.

3.47 — A legitimidade dessa contribuição não pode mais ser posta em dúvida, embora sua aplicação prática se revista de muitas dificuldades, tais como, deve ela incidir ou não sobre as propriedades que foram beneficiadas pela passagem de uma estrada já construída? Caso afirmativo, desde quando? Ou deverá ela incidir, desde já sobre as propriedades que se valorizarão pela passagem das estradas em curso de construção? Neste caso, como apreciar o valor da propriedade anterior, atual e futura? A taxa deve ser cobrada baseada na

diferença entre a anterior e o atual ou entre o anterior e o futuro? E, ainda, se uma estrada já construída for pavimentada em que proporção cabe a incidência da taxa de melhoria? Ou, generalizando ainda mais, quando for melhorado ou traçado, obrigando a despesas de monta, é cabível a contribuição? No caso afirmativo sobre quais propriedades: as cortadas pelo novo traçado ou, também, as restantes, beneficiadas por extensão. E, sobretudo, é preciso considerar o fato de ter o proprietário cedido ou vir a ceder a faixa necessária à passagem da rodovia.

3.48 — Justamente para resolver essas dificuldades e tornar equitativa sua incidência nos casos concretos, o Congresso Nacional estuda o projeto de lei que interpretará o dispositivo constitucional, há pouco citado”.

3.49 — Temos, ainda, em assunto parecido, também muito intrincado, a discussão sobre vantagens e inconvenientes da cobrança do pedágio.

3.50 — Observemos, inicialmente, as finalidades que se procura atingir com a cobrança do pedágio, no Brasil e nos Estados Unidos. Aqui, busca-se; aumentando o Fundo Rodoviário Nacional, a pavimentação intensiva de rodovias já existentes; lá, objetiva-se a construção de auto-estradas, ou melhor, estradas expressas, paralelas a outras, pavimentadas e livres, visando resolver o problema do congestionamento dessas mesmas rodovias.

3.51 — Para poder cobrar-se o pedágio, é indispensável que os veículos que circulam pela estrada só devam sair e entrar em determinados pontos, previamente escolhidos, onde é paga a taxa correspondente e efetuada a fiscalização. Então, as barreiras funcionam para o tráfego, da mesma forma que as estações para as estradas de ferro. Assim, uma das características fundamentais do tráfego rodoviário, isto é, a liberdade de sair e entrar na estrada, em qualquer ponto, desaparece. Em consequência, o efeito que a estrada traz sobre a valorização das propriedades marginais fica muito

diminuído, sendo comparável a de uma ferrovia. O proprietário vê o trem passar mas só pode gozar suas vantagens na próxima estação; também, o proprietário vê a estrada de rodagem, mas só pode usá-la no próximo pósto de arrecadação.

3.52 — A cobrança do pedágio, em bases bem justas e racionais, implica nas seguintes despesas, não existentes em uma rodovia livre :

a) construção de uma ou duas estradas paralelas, para serventia das propriedades marginais ;

b) construção de cercas invioláveis nos dois lados da estrada ;

c) construção dos pontos de acesso, com tôdas as instalações necessárias à cobrança da taxa e facilidade de manobra dos veículos, e obras que permitam a entrada e saída, em qualquer das mãos, sem cortar as correntes de tráfego da rodovia principal ;

d) obras especiais que garantam a inviolabilidade das cercas nos cruzamentos com outras estradas e caminhos existentes.

3.53 — Essas despesas, tal seja o caso, podem chegar a duplicar o custo da estrada, principalmente, se o número de cruzamentos ou de postos de acesso fôr relativamente grande, ou se fôr preciso construir duas estradas paralelas.

3.54 — Assim, para que a cobrança do pedágio alcance a finalidade que buscamos, são fundamentais, a lém, naturalmente, de uma despesa reduzida na sua arrecadação :

a) que se apresente volume de tráfego grande e regular o ano inteiro. Nisto, todos são acordes o que varia, conforme os dados arguidos em cada cálculo, é o limite mínimo dêsse tráfego, considerado vantajoso ;

b) que se estabeleça o bloqueio das estradas para não ocorrer a evasão da renda e a burla no pagamento da taxa. Isto, no entanto, não é prescrito pelos partidários da cobrança do pedágio entre nós, pelas desvantagens já apontadas.

3.55 — Num trabalho de fôlego, publicado em "Rodovia" de agosto de 1953, o Engenheiro Francisco Sa-

turnino Braga historia o aparecimento do pedágio ; apresenta diversas opiniões de figuras proeminentes pró e contra sua cobrança ; analisa o problema sob diversos ângulos ; e chega, por fim, a umas tantas conclusões. Esse artigo constitui elemento básico para quem pretenda esclarecer-se sobre o assunto, e dêle foram tiradas as considerações, aqui feitas, e as conclusões a seguir.

3.56 — "A aplicação do pedágio em estradas já existentes traz os seguintes inconvenientes :

a) cerceia a liberdade do tráfego, transformando o tráfego rodoviário em ferroviário ;

b) cria o grave problema da serventia e acesso das propriedades marginais ;

c) exige despesas vultosas para sua aplicação e bloqueio no tráfego ;

d) restringe as funções sociais e educacionais da estrada e tende a incrementar a comercialização da rodovia.

3.57 — A aplicação do pedágio, sem a existência de estrada livre paralela não se justifica, porque traz a desigualdade de tributação no transporte, pois só determinados percursos seriam taxados. Não permite ao motorista a liberdade de escolha, no itinerário e no pagamento do tributo.

3.58 — A aplicação do pedágio generalizado, no Brasil, seria deficitária na maioria das estradas, porque o volume de tráfego é muito pequeno. Em outras rodovias as despesas de arrecadação absorveriam a maior parte da receita. O aumento dos salários e a congelação das taxas de pedágio — como sucedeu com as tarifas ferroviárias — tenderiam a tornar o pedágio deficitário em muitas estradas, como sucedeu na Itália.

3.59 — O pedágio existe somente em uma pequena extensão da rede rodoviária americana. Foi instituído, exclusivamente, em certos trechos de estradas-tronco, com tráfego excessivo e aplicado na construção de auto-estradas, paralelas às estradas existentes e destinadas a desafogar o congestionamento.

Nesses poucos trechos em que foi aplicado, — os motoristas têm sempre a liberdade de escolha do itinerário; ou pela auto-estrada, pagando o pedágio ou pela estrada antiga, pavimentada e livre. A grande maioria da rede rodoviária americana, quer federal, quer estadual, quer municipal é constituída de estradas de tráfego livre.

3.60 — O sucesso da aplicação do pedágio na Via Anchieta, explica-se porque, no trecho em que é cobrado — alto e raiz da serra — funciona como se fôsse uma grande ponte, pois não há nem propriedades marginais com serventia, nem estradas subsidiárias que nela dessemboquem, no trecho da serra. O bloqueio é, pois, natural, e duas estações arrecadoras são suficientes. Assim mesmo, dá uma receita muito pequena, quando comparada com a conta do Fundo Rodoviário Nacional tocante a São Paulo. E cumpre observar que a Via Anchieta é a estrada de maior tráfego médio no Brasil.

3.61 — O pedágio na Via Anhanguera é muito recente para formar-se um juízo definitivo. Tem-se notícia de que, sem o bloqueio, começa a ocorrer a evasão de renda e a burla ao pagamento da taxa. Há também manifestações de desagrado porque o tráfego é livre nas demais estradas paulistas.

3.62 — O pedágio tem plena justificação de aplicação quando se destina a amortizar o capital invertido em grandes obras darte, onde houve vultosas concentrações de despesas, tais como: pontes de vãos muito extensos, túneis, viadutos monumentais, etc. Nestes casos, as despesas de arrecadação são pequenas — basta uma única estação — e as travessias se fazem mais rapidamente e com maior segurança que nas antigas balsas ou barcos — onde se pagava também — ou nos percursos de contórno, muito mais longos”.

4.1 — Encaremos, agora, aspectos político-sociais. É indiscutível a melhoria das condições de vida que o transporte motorizado acarreta. Surge a possibilidade de instalação de utilidades públicas, tais como ca-

bos de eletricidade, telefones, tubos de água e gaz, esgotos e drenos. Melhoram as condições sanitárias, pois a simples abertura de estrada motiva a drenagem dos terrenos atravessados. Embelezam-se as propriedades urbanas e rurais. Há acentuada melhoria de nível de grande número de operários, dada a quantidade de trabalhadores qualificados exigidos.

4.2 — Constitui ponto pacífico, entre os sociólogos, a importância decisiva da construção de rodovias, pela Inspetoria de Obras Contra Seca, na extinção do cangaço de NE, e fácil é observar a diferença entre a sonolência característica das povoações à margem das ferrovias, e a agitação vivificante das que se formam em tórno das estradas de rodagem.

4.3 — Atualmente, pela maneabilidade de seu traçado, pela modicidade de seu custo e pela multiplicidade de seus utilizadores, aos quais estão afetas as despesas de aparelhamento de sua exploração, cabe à rodovia, isto é, ao caminhão, a função pioneira dos transportes terrestres.

4.4 — Vejamos o que se passa no Território do Amapá: “a BR 15 que se encontra nas imediações de Lourenço, nas faldas da Serra de Tumucumã que ligará próximamente, Macapá à Clevelândia, sobre o Oiapoque, na fronteira com a Guiana Francesa. Assim, será atingida pela soberania nacional vasta região, até agora bem pouco conhecida.

4.5 — Cumpre notar a função eminentemente colonizadora dessa rodovia. A energia elétrica e a água encanada não são mais motivos de admiração para o caboclo. Cada povoação com mais de 10 casas e 50 crianças tem sua escola, e várias delas dispõem de energia elétrica própria e sistema de abastecimento d'água. O transporte motorizado, tudo facilita. Enquanto que por mar, batido pela inclemência das águas, são gastos dois dias para ir de Macapá a Amapá, pela BR 15, tranqüilos e seguros, caminhões e automóveis fazem o mesmo percurso em algumas horas. Com esse pre-

cioso fator de aproximação, o nosso caboclo mais ao centro se aventura, e com isso se atinge o objetivo político-social de congregação dos diferentes adensamentos humanos em torno das autoridades político-administrativas".

4.6 — O mesmo acontece no Amazonas, Rio Branco, Guaporé, Mato Grosso, Goiás. A BR 17, em construção, partindo de Manaus se adentrará pela Venezuela, passando por Boa Vista, de onde sairá a BR 71 para a Guiana Inglesa. Caminhemos, portanto, a passos largos para que a Nação ocupe, efetivamente, seu espaço geográfico.

5.1 — As conclusões que se poderiam tirar desse estudo, e vou citá-las, tão somente, como fêcho da palestra, são as de conhecimento dos dirigentes, estudiosos do assunto e simples curiosos, ventiladas, diariamente, nos debates do Parlamento, nos jornais, nas emissoras, conferências, congressos rodoviários, etc. Só falta realizar. Motivos para que tal não aconteça, devem ser muito poderosos.

5.2 — Enquanto se discute qual a melhor política de transporte a adotar, cumpre não diminuir em hipótese alguma, o atual ritmo dos trabalhos rodoviários, pois, por muito errada que seja essa solução, ela será mais acertada do que nada realizar, à espera da decisão dos técnicos.

5.3 — Mudar, imediatamente, o "esfôrço" da política rodoviária para a pavimentação das estradas, chegando-se, mesmo, a não iniciar a construção de novas estradas, sem

pavimentar, pelo menos, as rodovias mais importantes.

5.4 — Urge libertar-nos, sem demora, da importação, assim o exigem a nossa economia e a segurança nacional, possibilitando a transformação das linhas de montagem em fábricas de veículos e resolvendo o problema dos combustíveis e lubrificantes, infelizmente, marcado pelo cancro da demagogia.

5.5 — No caso do petróleo, devemos ter bem presente que, enquanto sua produção for deficitária, aí, sim, estaremos verdadeira e irremediavelmente subordinados ao estrangeiro, seja na paz, seja na guerra, com muito mais forte razão.

5.6 — Quero agradecer a presença e a atenção dos senhores e augurar às autoridades responsáveis que, para um Brasil maior, ao equacionar nossos problemas, argumentem com o que é, e não, com o que deveria ser.

BIBLIOGRAFIA

- O Problema dos Transportes no Brasil — Juarez Távora
Introdução à Geografia das Comunicações Brasileiras — Mario Travassos
Como aumentar a receita do Fundo Rodoviário — Maurício Joppert da Silva
A propósito de pedágio — Francisco Saturnino Braga.
Diversos números da revista "Rodovia"
Diversos números da revista do DER do Paraná
Bol do DER de São Paulo, de julho de 1939

Aspectos da Indústria Nacional, focalizados em importante discurso pronunciado pelo Dr. Lídio Lunardi, ao assumir a Presidência da C. N. I.

PALAVRAS DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA, ALUSIVAS AOS PRINCIPAIS PROBLEMAS DA ATUAL CONJUNTURA ECONÔMICA BRASILEIRA

No dia 4 de dezembro último, realizou-se na sede da Confederação Nacional da Indústria a solenidade de posse do Sr. Lídio Lunardi e dos demais membros da nova diretoria dessa entidade.

A sessão foi presidida pelo Sr. Juscelino Kubitschek, achando-se também presentes o presidente da Câmara dos Deputados, Sr. Ulisses Guimarães, os ministros da Marinha, almirante Alves Câmara, do Trabalho, Sr. Parsifal Barroso e da Educação, professor Clóvis Salgado, o presidente do Tribunal Superior Eleitoral, ministro Luiz Gallofi, congressistas, líderes da indústria e do comércio, representantes de entidades de classe e outras autoridades.

Os trabalhos foram abertos pelo Deputado Augusto Viana, presidente da diretoria cujo mandato se extinguiu, que convidou o Presidente Juscelino Kubitschek para presidir a sessão. Depois de haver dado posse aos novos membros da Diretoria da C.N.I., o Presidente da República concedeu à palavra ao Sr. Augusto Viana que, ao transmitir o cargo, pronunciou a seguinte oração :

DISCURSO DO SR. LÍDIO LUNARDI

"Assumo a Presidência da Confederação Nacional da Indústria, a que fui elevado por expressiva e honrosa demonstração de confiança do egrégio Conselho de Representantes. É debaixo de intensa emoção que o faço, muito embora conservando bem nítida e viva a consciência das imensas responsabilidades que tomo sobre os ombros. Atendendo à convocação de meus ilustres pares, cumpro o dever elementar que impende ao homem sinceramente imbuído de espírito associativo e que nutra a convicção de que só através de esforço coordenado podem ser obtidas conquistas

altas, impessoais e duradouras. No caso presente, esta verdade adquire expressão ainda mais tangível porque dedicar-se à defesa serena e impertérrita dos interesses da indústria é, a meu vêr, servir igualmente ao ideal do desenvolvimento econômico que é hoje o polo poderoso a imantar os sentimentos e as aspirações unânimes da coletividade brasileira.

Um dos mais auspiciosos sinais a inferir do processo de sucessão, que ora se concretiza, na Confederação Nacional da Indústria, é o da firme união e completo entendimento entre quantos se dedicam, no Brasil, às iniciativas no sentido de transformar a riqueza e criar os produtos

reclamados pelos anseios de prosperidade, segurança e bem-estar de um povo que experimenta evidente elevação em seu *standard* de vida. A indústria brasileira já se apresenta como um organismo ativo e homogêneo, dotado de aprimorado espírito de intercooperação e sensível às influências que se constituem em desafio à sua capacidade de se afirmar e expandir. Não há, na verdade, fronteiras a discriminar os esforços dos que, através do território nacional, impulsionam as atividades da indústria de qualquer natureza. Desde os centros de pujante concentração fabril, como o Rio de Janeiro e São Paulo, até os mais modestos núcleos onde apenas se esboça um tímido ensaio de cunho pioneiro — em toda a parte se afirma sobranceiro o mesmo pensamento de ordem e trabalho fecundo, cristaliza-se a mesma tendência para conjugar os objetivos imanescentes a empresa privada com as exigências do desenvolvimento nacional, amadurece à convicção de que o engrandecimento do País não pode ser uma dádiva da natureza, mas deve ser afanosamente buscado aqui e agora, neste mesmo instante, através de atos concretos que possam promovê-lo ou concorrer para que ele se promova devidamente.

Esta impressão se associa naturalmente em meu espírito ao próprio sentido de minha investidura na presidência deste órgão de classe. Oriundo de uma família que deu 4 gerações ao esforço pela implantação de indústrias em Minas Gerais, habituei-me desde a adolescência, a viver os problemas ligados a essa atividade que consubstanciou, a um só tempo, minha vocação pessoal, minhas aspirações de homem e meus sentimentos de patriota desejoso de ver o Brasil encaminhar-se seguramente à posição que lhe cabe assumir no mundo moderno. As circunstâncias de minha vida assim ligada a indústria de meu torrão natal, e uma experiência permanentemente associada com as vicissitudes e as lutas que se propõem a cada instante ao homem de empresa em nosso País, e que certamente levaram os meus companheiros da Federa-

ção das Indústrias de Minas Gerais a confiar-me a presidência daquela entidade, que vim exercendo até agora. Tive, então, oportunidade de entrar a cada instante em contacto com elementos da indústria dos outros Estados, com eles debatendo idéias e impressões que evidenciavam, sempre, a necessidade de intensificar o intercâmbio entre as empresas e aprimorar um sistema de coordenação para o estudo dos problemas comuns e o encaminhamento das soluções ditadas pelos interesses de nossa categoria econômica. Na direção da entidade regional, foram buscar-me os meus ilustres pares para atribuir-me o novo e difícil encargo de presidir os destinos da Federação Nacional, fazendo ressaltar ainda, com êsse gesto que tanto me distinguiu e sensibilizou, exatamente aquele sentido de inquebrantável unidade e de harmonia da indústria brasileira — a que eu há pouco me referia — isenta de fronteiras internas e livre de paciosismos, toda ela estruturada na fidelidade de um critério de valores em que concorrem, com iguais direitos e iguais responsabilidades as grandes como as pequenas empresas que, denodadamente, trabalham pelo País em todos os quadrantes de nosso território. E êsse é sem dúvida um admirável exemplo, proporcionado pela indústria, de um espírito democrático que, sem impropriedade, poderíamos designar como a democracia da conduta, do trabalho, das idéias e dos sentimentos, essa democracia imanente sem a qual nenhuma democracia política será verdadeiramente, digna deste nome.

A nenhum espírito atento à experiência dos povos escapará que o Brasil vive um momento crucial em seus destinos, uma quadra em que praticamente se dará a grande opção nacional sobre os rumos que o futuro nos entremostra. Generalizase, cada vez mais, a consciência de que é urgente e imprescindível acelerar o desenvolvimento do país e que êsse desideratum não poderia ser alcançado sem o esforço conjunto, orgânico, sinérgico e coordenado de todas as forças que integram o

organismo da vida brasileira. O Governo da República, sob a chefia experimentada do ilustre Presidente Juscelino Kubitschek, desfraldou decididamente a bandeira do desenvolvimento, lançando o seu dinâmico programa das metas econômicas, e assumindo com o povo o solene compromisso de impulsionar, de viabilizar o pleno aproveitamento de nossas imensas possibilidades naturais. De nossa parte, saudamos com alegria e esperança essas disposições do Governo, porque sabemos que eles correspondem, com exatidão, aos ideais dos homens de empresa do Brasil e reencontram os sentimentos inequivocamente manifestados pelas mais consideráveis parcelas da opinião pública.

Agora, portanto, é preciso mais do que nunca ter presente esse princípio universal da economia moderna, segundo o qual toda política eficaz de desenvolvimento pressupõe necessariamente um processo mais ou menos intensivo de industrialização. Acredito que não fugiremos à justa medida se compararmos o cenário do Brasil atual com uma vasta frente de batalha, em que todos os esforços, todas as ordens transmitidas pelos centros de comando às fileiras combatentes co-ordenem-se para a consecução de um objetivo certo e definido, que se representa pela necessidade da vitória. Mas essa luta não se trava contra pessoas, nem contra exército, e sim contra o fantasma do subdesenvolvimento, contra a ameaça de vêr-mos fugir-nos a oportunidade de organizar sólidamente a produção e a vida econômica do País. É, na verdade, a luta, a batalha do desenvolvimento nacional. E — como ocorre em toda estratégia — há um núcleo sobre que deve recair o maior peso e a maior responsabilidade da luta, há um ponto em que é preciso concentrar o potencial de agressividade necessário a desbaratar as forças do inimigo. Esse ponto de concentração — no simile que me permito configurar aqui — é representado exatamente pela indústria, que assume papel predominante na política do desenvolvimento, pois, como disse, a realização

desta política exige a existência de uma indústria organizada, uma indústria capaz de racional e constante expansão.

O que temos realizado, no setor industrial, enfrentando condições reconhecidamente adversa, indica que muito mais poderemos conseguir daqui por diante. Costumamos orgulhar-nos, os Brasileiros, de haver-mos construído a maior civilização tropical de todo o mundo. Isso nos atribui uma posição distinta em certo sentido uma posição de liderança, e é justo reivindicar para a indústria nacional a parte que lhe cabe, e não pode ser subestimada no estabelecimento das características dessa civilização. Já deu a nossa indústria numerosas provas de sua capacidade de renovação de iniciativa e de adaptabilidade às técnicas mais avançadas. A sua tendência predominante é para o crescimento orgânico, embora tendo tido até aqui que enfrentar circunstâncias desfavoráveis. Ainda há pouco, compulsando estatísticas fidedignas, pude verificar que a produção industrial brasileira, dos primeiros meses de 1956, superou expressivamente os índices verificados no primeiro semestre de 1955, especialmente nos setores básicos como os da produção de cimento, da siderurgia e da energia elétrica. A produção de cimento, por exemplo, assinalava em junho deste ano um aumento espetacular, da ordem de 25 %, sobre igual período em 1955, registrando-se o total de um milhão e seiscentas mil toneladas, quantitativo apto a abastecer inteiramente o mercado interno. Na indústria siderúrgica, compreendendo a produção de ferro gusa laminados e aço em lingotes, verificou-se o aumento de 75 % nos primeiros seis meses do corrente ano em relação ao mesmo período no ano anterior, índice sem dúvida bem significativo se considerarmos que já então se manifestava elevada a taxa de acréscimo. Em matéria de energia elétrica são igualmente ponderáveis os progressos alcançados nos últimos dois anos; novas usinas entraram em funcionamento e nos aproximamos rapidamente do índice de três milhões de kilowatts.

As perspectivas nêsse setor são as melhores possíveis com as anúnciadas providências do Governo para construção das grandes usinas de Três Marias e de Furnas e para aumento da potência instalada em Paulo Afonso, sem falar nos diversos empreendimentos em curso de responsabilidade da iniciativa privada.

Isto quer dizer que ocorrem fundados motivos para nutrir na indústria a convicção de que ela poderá contar com apoio firme e inteligente estímulo por parte do Governo, que tem timbrado em proclamar a sua preocupação de empreender ampla política de desenvolvimento. É desejável que êsse apoio, de que necessitamos para multiplicar nossas iniciativas, inclua certas medidas adequadas de proteção, sem sentido próprio, à indústria nacional, o que deve e pode ser levado a efeito sem ocasionar perturbações ao ritmo do comércio exterior e mesmo sem afetar interesses de Nações amigas, com quem mantemos tradicional intercâmbio. As mais eminentes autoridades em matéria econômica admitem que uma política realista de amparo à indústria, quando bem planejada e executada, é susceptível de se desenvolver sem determinar necessariamente sequer a queda do volume das importações, porque o suprimento no mercado interno de produtos que antes eram adquiridos fora dêle tende a operar a formação de reservas de disponibilidades para aquisição de outros produtos. Realmente, nas condições do mundo moderno, é impossível prefigurar a hipótese de uma autosuficiência nacional — qualquer que pudesse ser ela — coexistensiva a todo o imenso domínio dos bens de consumo e dos bens de produção que a melhoria do desenvolvimento econômico geral vai tornando acessíveis às coletividades.

Uma política decididamente voltada para o imperativo de aumentar a produção industrial, incrementando ao mesmo tempo a produção agrícola, será o meio seguro, mais eficiente, e menos exposto aos erros de interpretação dos fenômenos econômicos e sociais — para estimular

a formação de capitais, que irão contribuir, por sua vez, em parcela ponderável, para que se acentui o ritmo ascensional imprimido à própria taxa de aumento da produção. O problema da formação e acréscimo do capital nacional deve ser preocupação básica a nortear os rumos do governo em sua política de desenvolvimento. E quando persistam condições adversas ao incremento do capital nacional, já decorrentes da baixa rentabilidade "per capita", já resultantes da pouca difusão do hábito da poupança ou de dificuldades para que êsse hábito floresça e se intensifique, já ocasionadas por situações anormais como as de inflação prolongada — é natural o esforço para procurar obter inversões de capital estrangeiro, desde que em bases razoáveis, e mediante o cuidado de vincular tais inversões e iniciativas de caráter estritamente reprodutivo. Dêste modo, e com o recurso simultâneo a medidas econômico-financeiras especiais, inclusive referentes às taxas de intercâmbio, tornar-se-á possível assegurar o impulso do desenvolvimento e manter o ritmo de aumento da produção. Abrem-se, hoje em dia, melhores perspectivas no tocante aos investimentos de capital estrangeiro, porque se generaliza a convicção de que é ajudando equitativamente o desenvolvimento dos países cujas condições naturais os vocacionem a um mais alto estágio que os homens com responsabilidade de governo e os homens de iniciativa podem colaborar seguramente para a paz do mundo e o bem-estar da Humanidade.

Nada mais justo, portanto, que reconhecer os esforços empreendidos pelo nosso Governo para atrair capitais estrangeiros, quer a título de inversão direta, quer a título de participação em sociedades nacionais, quer ainda a título de empréstimos e financiamentos — assegurando-lhes as indispensáveis garantias. Note-se que durante os primeiros meses do corrente ano foram registrados financiamentos estrangeiros no montante de 139 milhões de dólares, muito superior ao ingresso de 73 milhões de dólares observado

durante todo o ano de 1955, sendo que esses financiamentos se vinculam em sua generalidade a projetos de relevante interesse para a economia nacional, a saber, projetos destinados à produção e distribuição de energia elétrica, à pesquisa e industrialização de combustíveis, à metalurgia, à indústria automobilística e à química de base.

Entre tantos temas de viva atualidade — e que apenas aflorei aqui — eu não poderia omitir um problema sem cuja solução não se deve esperar a rápida expansão da indústria brasileira. Refiro-me ao problema da produtividade, que incide a um só tempo na esfera de ação do Governo e na esfera de ação da própria indústria, da própria empresa privada. Se às autoridades governamentais incumbe adotar providências práticas e realistas para melhoria da produtividade, atraindo a colaboração mais efetiva das organizações internacionais que se votam à prestação de assistência técnica aos programas nacionais de desenvolvimento, a nós industriais cabe também indeclinável parcela de responsabilidade no equacionamento desse problema e no encaminhamento das soluções necessárias. Como órgão representativo da indústria, a Confederação Nacional dedicará, em minha gestão, especiais cuidados a esse importante setor, procurando, com todos os recursos ao seu alcance, colaborar para que se aprimorem os instrumentos de produção, para que se preparem novas equipes de técnicos, e para que se eleve cada vez mais o nível profissional dos trabalhadores na indústria. Devemos estimular a organização de centros nacionais e regionais de produtividade, para que estes levem diretamente aos empresários uma assistência efetiva e permanente no sentido de se alcançar o máximo de aproveitamento, em termos econômicos, dos capitais, das máquinas e do potencial de trabalho utilizados em suas iniciativas e empreendimentos. Algo de ponderável já se tem feito no Brasil com semelhante objetivo, mas é necessário redobrar o nosso empenho nesse domínio fundamental da in-

dústria, e domínio tanto mais fundamental porque na verdade transcende das vantagens imediatistas para afetar diretamente o interesse superior do desenvolvimento do país.

Cumpre-nos, por outro lado, estabelecer bases sólidas para o melhor entendimento entre a indústria e os órgãos governamentais no sentido do encaminhamento e solução dos problemas de interesse comum. A cada dia mais profundamente sentem os industriais a necessidade desse intercâmbio, que deve ser constante, para que medidas de vital significado para a indústria não sejam adotadas unilateralmente pelos órgãos da administração, sem atender às sugestões que a nossa experiência no trato direto dessas matérias estará em condições de proporcionar, e sem a audiência prévia das empresas que vão experimentar os efeitos das medidas que se possam adotar. Considero um dos deveres primordiais da Confederação Nacional da Indústria atuar eficientemente nesse domínio, pondo-se à disposição dos órgãos governamentais incumbidos de fixar diretrizes à política da produção, de regulamentar as importações e as exportações, de estabelecer normas tributárias e financeiras e de prever sobre preços e salários — a fim de, animada de sinceros propósitos de cooperação e sem perder jamais de vista os interesses do país, que são indissociáveis da livre empresa atuante e progressista, debater com lisura, franqueza e espírito realista esses problemas, mostrando suas consequências e repercussões e apontando as soluções que se lhe afigurarem mais convenientes. Não nutriremos outro propósito senão o de, defendendo a indústria nos seus direitos inalienáveis, servir com elevação à causa do progresso nacional. Assim, estamos certos de poder contar com a esclarecida compreensão do Governo da República para, de sua parte, favorecer o estabelecimento desse permanente intercâmbio num plano de perfeita harmonia e cordial entendimento.

Seria desnecessário afirmar que o profícuo trabalho realizado em matéria de assistência profissional, so-

cial e educativa, aos trabalhadores da indústria e às suas famílias, através de órgãos como o SESI e o SENAI, receberá o devido incentivo de minha parte. Tenho acompanhado de perto essa atividade e aprendendo com segurança o que ela representa como expressão do desejo dos industriais brasileiros de estabelecer ambiente de compreensão, calorosa simpatia e atuante solidariedade nas suas relações com todos que, nas mais diferentes esferas de especialização técnica e de qualificação profissional, devotam suas energias, seu esforço diuturno e sua capacidade de trabalho ao progresso de nossa indústria. Norteamo-nos quanto a este particular, pelo pensamento de que é necessário, acima de tudo, assegurar a harmonia entre capital e trabalho, através do mútuo acatamento aos respectivos direitos e deveres, evitando assim que as massas se deixem atrair pela sedução enganosa das doutrinas extremistas. Tudo que se fizer nesse sentido representa dever indeclinável de cidadania e de devotamento ao ideal democrático. Meditemos na advertência do Sumo Pontífice Pio XII, ao fixar a sábia posição da Igreja: "No centro dos problemas de nosso tempo estão as reformas sociais justas e necessárias e especialmente o imperativo de assegurar às classes menos favorecidas casa, pão e trabalho, reformas que reclamam, de uns, espírito de renúncia, e sacrifício, de outros, senso de responsabilidade e tolerância; e de todos, um constante e árduo trabalho".

Como afirmei de início, o Brasil vive um momento decisivo em seu destino e se dispõe a um esforço de envergadura para eliminar os clássicos pontos de estrangulamento de nossa economia — insuficiência de meios adequados de transporte e carência de energia elétrica — e para erradicar definitivamente os fatores de negação, desestímulo e amesquinamento que semole atuaram no sentido de tolher nosso indiscutível e vivaz impulso progressista. Desejo, de maneira especial, assinalar nesta oportunidade que as numerosas providências concretas já adotadas com esse objetivo, por par-

te do Governo ou pertinentes a iniciativa privada, exigem, para que possam ser coroadas de êxito, que se assegure e consolide a ordem social, que se dissipem de uma vez por todas, os fermentos de inquietação e os temores continuamente instilados na opinião pública. A indústria brasileira está convencida — e este é também o pensamento de todas as classes produtoras do país, segundo recentes e expressivos testemunhos de seus líderes autorizados — de que se impõe, na hora presente, mais do que nunca, a mobilização das consciências e das vontades para secundar os esforços do Governo no sentido de assegurar o ambiente de ordem e harmonia reclamado pelos superiores interesses da coletividade. Ainda há pouco, o Ilustre Presidente Juscelino Kubitschek reivindicava o primado da lei moral e a moderação nos atos e atitudes políticas como condições essenciais à normalidade da vida brasileira. As palavras do Chefe da Nação, animadas de serem bravura e inspiradas na clara consciência de suas altas responsabilidades calaram profundamente na opinião nacional e abrem certamente um roteiro seguro em meio às apreensões e incertezas que ameaçavam conturbar os horizontes da Pátria. A indústria a nada mais aspira senão servir o País, exercendo com descortino, dinâmico e eficiência, a função que lhe compete no conjunto das atividades nacionais. E, para isso, considera indispensável o ambiente e paz pública, de entendimento entre os homens de responsabilidade, de harmonia e mútuo respeito entre as correntes de opinião, e de prática sincera, mas firme, das instituições políticas que livremente escolhemos para poder, sob a proteção de suas leis e a inspiração de seus nobres princípios, viver com dignidade.

Aí estão, meus senhores, em traços largos, as diretrizes que contemplo ao assumir a Presidência da Confederação Nacional da Indústria, as diretrizes que espero propugnar e defender em todas as circunstâncias, invocando para isso as luzes da Divina Providência, na certeza de que,

assim procedendo, interpretarei fielmente os sentimentos dos industriais brasileiros, que me escolheram para dirigir os destinos do órgão superior de representação de nossa categoria econômica.

Esta Casa possui uma tradição admirável, e vem a ser a de simbolizar os ideais mais profundos da indústria brasileira, em sua evolução, que corresponde, sob tantos aspectos, a própria evolução nacional. Todos os que por aqui passaram investidos no mandato de presidir-lhe os destinos, souberam ser dignos da alta missão, contribuindo nobremente para que fôsse alcançados os objetivos que inspiraram a fundação da Confederação Nacional da Indústria. É com sincera emoção que revoco, neste instante, a personalidade de um desses líderes, Euvaldo Lodi, que deu quanto nele cabia de devotamento e espírito de iniciativa para elevar esta entidade, que conserva o seu nome como um de seus mais distinguidos ligadores, como, uma de suas mais eminentes expressões. Tombando ainda em plena força de sua personalidade, tombando por dizer assim no fragor da peleja, Euvaldo Lodi deixou entre os seus companheiros um lugar insubstituível, e a cada dia mais avulta em nossa saudade.

Agradeço, penhoradamente as palavras generosas e amigas com que se referiu à minha pessoa nosso ilustre companheiro Deputado Augusto Viana. Recebo de suas mãos a Presidência da Confederação Nacional da Indústria, mandato que ele acaba de exercer com a eficiência, o zelo e o brilho que todos nos acostumamos a admirar em sua conduta pública e privada. A Confederação, em particular, e a indústria brasileira em geral, lhe ficam a dever assinalados serviços e inscreverão a sua gestão como uma das mais proveitosas e cheias de magníficas iniciativas na vida desta entidade.

A presença nesta solenidade, do Exmo. Sr. Presidente Juscelino Kubitschek constitui honra insigne para a Confederação Nacional da Indústria, que se sente jubilosa em acolher o Chefe de Estado que soube se colocar tão alto no aprêço pú-

blico pela flama de seu patriotismo, pela firmeza com que estruturou e executa o seu programa de governo visando a promover o desenvolvimento do país e pelo sentido de concórdia que imprime à sua conduta, convocando todos os brasileiros a se unirem num largo, fraterno e generoso esforço para que a nossa Pátria ingresse numa quadra de paz e de prosperidade, sob a égide da lei moral e sob as inspirações do trabalho criador.

A quantos comparecerem a este ato, honrando-me e à Confederação Nacional da Indústria com sua participação tão alerta e cheia de admiráveis estímulos, manifesto meu reconhecimento, afirmando, solenemente, que me darei por bem recompensado dos sacrifícios e das responsabilidades que ora tomo se, com a indispensável assistência de meus companheiros de diretoria e a preciosa colaboração dos industriais puder — como espero — servir à causa do engrandecimento desta entidade, preservando-lhe, as extraordinárias tradições de independência e altivez, e fazendo acentuar-se cada vez mais sua notável contribuição ao progresso do Brasil".

Em seguida, de improviso, usou da palavra o Sr. Presidente da República.

PALAVRAS DO SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA

"A minha atribuição neste momento é apenas a de encerrar a sessão. Quero entretanto congratular-me com a Confederação Nacional da Indústria pela solenidade que ora se realiza, e sobretudo pelos discursos magníficos que aqui acabamos de ouvir.

Sente-se claramente que o país adquire uma consciência nova, uma consciência coletiva da responsabilidade diante do presente e do futuro desta Nação. O governo da República precisa estar sempre presente a todos os movimentos que, como este, visam ao aprimoramento de uma instituição que tem por finalidade desenvolver a indústria no Brasil.

Para mim não é novidade encontrar-me entre os homens da indústria deste país. Como governador de Minas, como candidato à Presidência da República, e agora como Chefe da Nação, tenho sempre procurado, na tônica de todos os meus discursos esclarecer que para o Brasil já chegou verdadeiramente a hora de deixar esse triste epíteto de país subdesenvolvido, para assumir as suas responsabilidades na hora presente. E o que nós estamos assistindo é verdadeiramente uma alvorada no país.

Há dois anos, se contarmos o período da campanha política e esses dez meses em que me encontro no Governo, que toda a Nação está de pé, vigilante como uma sentinela, na defesa das prerrogativas de sua lei e da sua Constituição. E porque isto? Por que o Brasil já sentiu claramente que agora devemos apenas lutar para desenvolver o país e que isto só acontecerá se a Nação inteira despertar, e inspirar, não só internamente como externamente, a confiança necessária aos investimentos que modifiquem a sua estrutura econômica e lhe deem a sua posição privilegiada no mundo. Estou aqui falando aos homens da indústria. Ouvi com atenção os seus discursos, e nas palavras do Lídio Luardi, senti claramente que a hora da opção nacional já soou, que nós já estamos enveredando definitivamente pelo caminho certo.

Não preciso alongar-me na filosofia do desenvolvimento, e até mesmo prefiro, em rápidas palavras, dar apenas um esboço do que tem sido nestes dez meses o esforço continuado de um governo que dia e noite, nas suas oficinas de trabalho, traça e esboça o panorama do progresso nacional em bases sólidas, assessorado pelas melhores inteligências que o Brasil possui, apenas com o pensamento de no fim deste período, realizar um tema que foi tão debatido na campanha, mas que todo o Brasil verificará que é verdadeiro, aquele segundo o qual, em cinco anos, avançaremos 50 anos no nosso progresso.

As coisas essenciais para o desenvolvimento industrial de um país

são, em primeiro lugar, o elemento indispensável para transformar a matéria-prima em objetos manufaturados, isto é energia elétrica.

DESENVOLVIMENTO DO POTENCIAL ELÉTRICO

Encontrei o Brasil apenas com 3 milhões de kw. Já nesta hora posso tranqüilamente anunciar que, neste período de governo, ficarão concluídas obras neste setor que aumentarão de 2 milhões e quatrocentos mil kw o panorama que encontrarei. Mas não ficará apenas nisto a providência do meu governo. As novas usinas, que serão iniciadas também neste governo, e concluídas logo após este período, aumentarão de dois milhões e noventa mil kw o potencial do Brasil. Somando-se portanto com os existentes agora, em 1956, mais de 7 milhões de kw de energia elétrica, isto é a base essencial e indispensável ao desenvolvimento da indústria nacional. Sem isto não se poderia pensar de maneira nenhuma em aumentar a indústria brasileira, porque não é possível fazer fogo sem ter a lenha necessária para a ignição. Neste instante o Brasil está abrindo-se para esta perspectiva. Neste período de governo, realizarei a meta que anunciei na minha campanha: passar de três para cinco milhões, e logo em seguida ultrapassar este marco, atingindo os sete milhões de kw de energia elétrica. Este esforço do meu governo é que justifica as palavras que há pouco profeti, de que em cinco anos avançaríamos 50 anos em energia elétrica.

O PROBLEMA DOS TRANSPORTES

Mas também, como complemento indispensável deste trabalho de indústria, a necessidade de melhorarmos os transportes do Brasil. Conheço toda a Nação; já viajei repetidamente por todos os rincões do Brasil, desde a Amazônia até o Rio Grande do Sul, e, como uma ladinha cantada por todos os brasileiros do interior, sempre venho ouvindo este desencantamento promovido pela falta de transportes, que

força as nossas mercadorias perecíveis a apodrecerem às margens das estradas, e outras que poderiam ser facilmente fabricadas, deixam de ser por falta de estímulo, do transporte. Ainda há poucos dias, o Congresso, num esforço que vai ficar gravado nas galerias políticas do Brasil, aprova o orçamento, e dentro dele uma mensagem enviada pelo meu governo na qual se assegura definitivamente a solução desse grave problema, das estradas e das pavimentações das rodovias do Brasil. Este projeto, que foi aprovado há poucos dias, proporcionará ao Governo nestes quatro anos 62 bilhões de cruzeiros, distribuídos da seguinte maneira: 20 bilhões para o governo federal, 30 milhões para os governos dos Estados e dos Municípios, tudo isto especificamente destinado à pavimentação das estradas. Além disto, este mesmo projeto dará à Petrobrás 10 bilhões de cruzeiros e às ferrovias 6 bilhões, o que virá de maneira definitiva, equacionar este grave problema que ainda estrangula a economia brasileira.

Se imaginarmos uma nação, e não vou me referir aos Estados-Unidos que já ultrapassaram todos os índices sonhados pela humanidade, mas se focalizarmos apenas nações da América Latina, como o México, que tem apenas dois milhões de quilômetros quadrados, contra os 8 milhões e quinhentos mil do Brasil, e que, já a esta hora tem trinta mil quilômetros de estradas de rodagem pavimentadas, veremos a necessidade imperiosa desta política que estamos fazendo.

Só neste período de governo as estradas pavimentadas do Brasil vão aumentar de pelo menos doze mil quilômetros.

No tocante às ferrovias o problema é da mesma gravidade. Encontramos um parque ferroviário em plena decomposição, e de tal ordem que a velocidade de nossas estradas se somavam como as das nossas velhas tropas do tempo imperial, em que a velocidade média era de um quilômetro e meio a dois quilômetros por hora. Com as medidas adotadas, já adquirimos 5.400 vagões

novos, 153 locomotivas, 10 milhões de dólares de novos trilhos, e assim sucessivamente, para melhorar definitivamente o tráfego ferroviário do Brasil.

Na parte relativa ao problema do transporte marítimo, a situação era então mais catastrófica ainda. Desde 1928 a Cia. Costeira, que faz a navegação de cabotagem do país, num litoral dos maiores do mundo, não adquirira um navio sequer, com a agravante de termos perdido 32 navios durante a guerra, até agora não substituídos. Nestes dez meses de governo adquirimos 12 novos navios dos Estados-Unidos, que já estão começando e chegar ao Brasil, e mais 30 unidades estão sendo compradas para compôr a frota mercante, que percorrendo os portos do nosso extenso litoral, possa facilitar o trabalho e o esforço dos brasileiros distribuídos por todo o território nacional.

O ESFORÇO FUNDAMENTAL DO GOVERNO

Este é o esforço fundamental que nos setores da energia e dos transportes vem fazendo o meu governo. Os resultados disso, no tocante às consequências que constituem verdadeiramente a única filosofia de minha administração, aparecerão em breve, porque as indústrias básicas do Brasil já estão sendo atacadas, e em breve não precisaremos mais importar jipes, caminhões, locomotivas, automóveis, dando ao Brasil, com o nosso trabalho, o nosso esforço, esses instrumentos indispensáveis à prosperidade nacional. A confiança que esta preocupação do governo vai despertando em todos os círculos da economia mundial já faz de tal maneira inverter o quadro que se passa em relação ao Brasil, que, reportando-me à referência que o vosso ilustre presidente fez ainda há pouco aos investimentos de capitais estrangeiros, peço permissão para uma ligeira retificação com os dados que já atingem o próprio mês de novembro, onde está demonstrado que, ao invés de 156 milhões, já temos nessa altura 282 milhões de dólares investidos no Bra-

sil, este ano, contra 73 milhões no ano passado.

Estes são os esforços realizados pela minha administração que não cochila, não dorme, está vigilante dia e noite, e realizará no período de 5 anos aquele anunciado avanço de 50.

OS CAMINHOS DA DEMOCRACIA

Quero neste instante, Sr. Presidente, saudá-lo cordialmente. Para nós mineiros, que o conhecemos, e à sua família, é motivo de grande júbilo esta solenidade que agora assistimos.

Ele, vosso presidente, é filho de uma tradicional família de imigrantes, daqueles homens que vinham para o Brasil alvorecente trazendo no coração apenas a fé e a confiança nesta terra virgem, forte e poderosa. Realizando no interior do Brasil um dos primeiros passos na industrialização, deixou esta família, uma notável tradição, que agora, cristalizada na figura deste descendente, vem trazer ao povo do Brasil, à indústria nacional, a contribuição do seu esforço e da sua experiência, adquirida através de anos e anos de lutas, realizada no interior desconhecido do Brasil. Acho-me feliz, neste instante, por esta oportunidade de saudar um mineiro modesto que fez toda a sua carreira no trabalho de todas as horas. Filho de pais obscuros, que no entanto lutaram para criar a riqueza do Brasil, chega agora às culminâncias do poder, graças apenas ao trabalho e à luta.

Neste instante eu me congratulo com o ilustre presidente Lunardi que acaba de suceder ao Deputado Augusto Viana e vai continuar nesta

Casa a tradição de trabalho em benefício da indústria e do progresso do Brasil. Estaremos em outra oficina de trabalho, que é o Palácio do Catete, lutando também para o desenvolvimento da iniciativa privada, porque o meu governo não quer e não deseja substituir-se ao esforço da iniciativa particular. A minha administração deseja é suplementar o trabalho de todos os brasileiros, para que, do conjunto dêse esforço e da soma dêses sacrifícios, possa surgir esta pátria que aí está, vicejando já ao sol de uma alvorada, que não tarda a despontar, e que fará definitivamente retirar de nosso mapa, dos nossos quadros, esta palavra "subdesenvolvimento", que não mais se coaduna com a raça que revelou qualidades tão altas para vencer dificuldades e impôr-se ao conceito mundial.

Com estas palavras, Sr. Presidente, vou terminar esta oração, que fiz apenas para dizer aos homens da indústria do interesse e da vigilância com que o governo procura atender a estes problemas. O governo sabe e bem, que, além destas providências, têm de manter-se rigorosamente dentro do quadro da legalidade e da ordem, sem o qual não será possível realizar coisas proveitosas pelo Brasil. Estou certo porém que, ao descer as escadas do Palácio do Catete, esta bandeira verde se amarela que tremula nos céus da Pátria, uma legenda que sintetizou e resumiu as aspirações mais caras do Brasil, será uma realidade efetiva, porque teremos, dentro do Brasil, aquilo que sonharam todas as gerações que nos precederam, e sonham aquelas que nos vão suceder: "Ordem e Progresso".



ORAÇÃO DO SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA NA PASSAGEM DO ANO

NA MENSAGEM DIRIGIDA À NAÇÃO, O SR. PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKEK DECLARA QUE PARTICIPARÁ PESSOALMENTE DA BATALHA DA PRODUÇÃO — ENCAMINHADOS DEFINITIVAMENTE OS PROBLEMAS DAS COMUNICAÇÕES E DA ENERGIA ELÉTRICA — O COMBATE AO "EMPREGUISMO" PROPORCIONA UMA ECONOMIA DE 7 BILHÕES DE CRUZEIROS

Por ocasião da passagem do ano, o Sr. Presidente Juscelino Kubitschek dirigiu ao povo brasileiro, através da Agência Nacional, em cadeia com emissoras de todo o país, a seguinte mensagem:

"No propósito de um novo ano, na hora em que se renovam e revigoram as esperanças, quero conversar com o povo brasileiro de coração aberto, falar-lhe diretamente, sem recorrer a artifícios; quero examinar com os meus patrícios alguns dos principais acontecimentos que se verificaram nestes dias vividos durante o difícil, o delicado e perigoso, mas fecundo ano de 1956.

Nesta hora, tenho a sensação de que vou proceder à colheita do que foi plantado e cultivado durante

esses trezentos e sessenta e cinco dias que acabam de se tornar, mágicamente, de vida presente que o eram ainda há poucos minutos, em tecido da história, em passado. No espaço de alguns minutos, esse ano de 1956 deixou de ser substância palpitante e passou a ser matéria de meditação, de balanço, de aferição, de cálculo.

Creio que, objetivamente, o mais belo fruto de 1956 foi a diminuição dos ódios políticos que ameaçavam transformar o Brasil numa grande fogueira. O incêndio, Deus louvado, já foi extinto. Não é possível esconder que ainda resistem e continuam vivos alguns braseiros, mas como estão longe os dias ameaçadores dos primeiros meses de 1956, e

como foi palmilhado o caminho da que prefere praticar as virtudes pacificação! A luta pelo desarmamento dos espiritos foi conduzida — perdoe-me Deus proclamar êsse esforço, com o perigo de incorrer no pecado do orgulho — com paciência, prudência e moderação só explicáveis pelo auxílio da Providência.

Não me acusa a consciência de ter um só momento excitado, provocado, aumentado a tensão reinante, ofendido as sensibilidades feridas. Soube o Governo que saiu vitorioso das urnas de 1955 não distinguir os brasileiros uns dos outros, não governar para alguns em detrimento de muitos, mas portar-se com o sentimento de justiça, que é mais forte do que toda a habilidade, do que a esperteza, do que tudo o que se convencionou denominar maquiavelismo.

As armas da paz são as armas da justiça, da equanimidade, da correção, da boa vontade — e elas foram empregadas incessantemente, desde que assumi a Presidência da República até o dia de hoje, na intenção de desviar o Brasil de ciladas terríveis, de desordens de consequências imprevisíveis, do atraso, de ameaças à unidade nacional, e da própria guerra civil.

Para termos noção da situação presente e do território que conquistamos no plano do entendimento e da concordia, somos forçados a voltar os olhos para as agitações de ontem, para as horas atribuladas em que mesmo as Forças Armadas, instituídas pela Nação para a missão sagrada de manter a ordem e a unidade pátria, destinadas à segurança externa e interna, pareciam participar do profundo desajustamento que dominava o país. Pregava-se o arbítrio, o desrespeito a lei; desdenhava-se a própria lei moral, procurava-se fazer política esraçalhando a honra alheia, queria-se apresentar o Brasil como um país de corrupção, irrecuperável moral e materialmente. Fatos lamentáveis, alguns verdadeiros, outros deturpados e deformados pelo exagero, eram servidos ao público como característica de nosso país, que é terra habitada por um povo de primeira qualidade, paciente, honesto,

Não houve nenhum triunfo pessoal ou de grupo político no fato de ter, entre perigos e sobressaltos, se saído bem êste país, finalmente, e de estar tudo em paz. Não há motivo para vanglórias de ninguém o ter vencido a ordem e a lei, em ter predominado, depois de muitas lutas, a razão, o critério, a civilização. A vitória, que é das maiores e incontestáveis, da lei contra os que a queriam violar; a vitória da ordem contra os que pretenderam subvertê-la; a vitória da justiça contra os que ousaram pensar em ferí-la, essa luminosa vitória pertence ao Brasil.

Quem não admitiu que passássemos diante da opinião do mundo e diante de nosso próprio julgamento como terra de pronunciamentos e de golpes de estado, em que a lei, não é obedecida senão quando isso convém, quem firmou o princípio de que a democracia no Brasil não é um brinquedo, uma frágil aparência que os apetites políticos desfazem de uma hora para outra, ao sabor de caprichos ou sofismas, quem disse que a lei é feita para ser obedecida, que as regras do jogo democrático devem ser respeitadas, quem impôs a sua vontade serena e austera foi esta nação pelos seus homens responsáveis, civis e militares; entre êstes, para honra da nossa vida pública, se encontravam muitos adversários das candidaturas vitoriosas.

Podemos olhar mais tranquilos êstes ano que se afasta e considerá-lo como o ano da consolidação definitiva da democracia em nosso país. Ninguém ousará mais discutir, de agora em diante, a maturidade do nosso povo para o exercício do voto; ninguém discutirá os direitos dos partidos de apresentarem os nomes que lhes parecerem mais

convenientes, entre os seus filiados, para disputar os postos do Governo e da administração. A democracia não é fruto da improvisação; ela deve forçosamente ser construída com paciência, tem de apurar-se e depurar-se, necessita passar por um longo processo para conquistar a perfeição.

Posso, olhando serenamente o ano que findou, anunciar a vitória da democracia brasileira e a consolidação do regime. Graças a Deus pisamos hoje terra firme. É uma felicidade dizer isso para o povo, que conquistou, com a estabilidade do regime, a garantia de sua segurança e de sua liberdade.

Mas não é só de liberdade que vive uma nação, ou antes, não há liberdade que não se veja constantemente ameaçada quando os problemas passam a exigir soluções urgentes, a reclamar providências imediatas. O Brasil tem um problema, na verdade um só problema angustioso, fundamental, que se fraciona, em pequenos e grandes problemas, incessantes e continuados, desafiando a capacidade de decidir e realizar dos dirigentes e de todo o seu povo. O problema do Brasil é o de crescimento súbito, o da rapidez com que, depois de ter hibernado durante longos períodos, começou a mover-se, a atuar, a pressionar tudo, para poder expandir-se.

Nestes últimos trinta anos, como se transformou o nosso país, como se abriram os horizontes, como aumentaram também os sofrimentos, o mal-estar do povo, muito embora tenha se elevado o nível de vida. Tudo a ser difícil. As populações das grandes cidades passaram a sofrer os tormentos cotidianos cuja enumeração já se tornou monótona. A vida, antes pacata, lenta, quase arrastada, transmutou-se em luta, por vezes e em certos aspectos, feroz. Os transportes insuficientes e dramaticamente penosos para os humildes, as avenidas e ruas não comportando a afluência de tráfego; em qualquer lugar que se vá, até mesmo nos templos, sofre o povo a penitência das filas. As donas de casa, essas heroínas dos dias que correm, passaram a sofrer e lutar

como jamais aconteceu. A vida se tornou tão embaraçosa, que colocar um filho no colégio é uma graça, uma vitória exemplar, dada a afluência que aumenta todos os anos.

Esse acréscimo metropolitano correspondeu a um crescimento geral do país. As repercussões no interior tomaram aspectos os mais numerosos e surpreendentes. O fenômeno do crescimento tumultuou, avassalou tudo, influiu no custo de vida, na economia, no câmbio, nas finanças, na vida nacional.

Em matéria de economia, se não quisermos fugir à realidade, temos de confessar que enfrentarmos o paradoxo de vivermos uma hora de inflação e de sermos ao mesmo tempo obrigados a reconhecer que o meio circulante é insuficiente para país que caminha tão depressa.

O surto industrial que estabeleceu as bases na nossa independência e autonomia em relação aos outros países, criou casos difíceis e pesou de maneira decisiva no câmbio, obrigando-nos a importações maciças.

Não posso alongar-me na análise do fenômeno do nosso crescimento em todos os sentidos, sobretudo o demográfico, que é calculado em bem mais de um milhão de habitantes por ano, acarretando uma tensão da vida nacional. Não estávamos realmente preparados para a surpresa desse crescimento. Não possuíamos estradas nem ferrovias, nem potencial elétrico, nem preparação de nenhuma espécie, nem equipamento agrícola, nem silos e armazéns; não tínhamos também uma mentalidade, um preparo técnico para os ritmos acelerados de nossa expansão. Daí as inquietações políticas, o desespero de pessoas que não puderam entender as mudanças por que passávamos e comportar-se em consequência desse desenvolvimento; não souberam ou não puderam esses brasileiros compreender que o caminho era continuar sempre, pois nenhum país pode voltar atrás, e o tempo é irrecorrível, que o sossego e a estagnação de outros tempos passaram, que o Brasil deve seguir o seu destino de grande nação, mesmo que tenha de

sufrir horas de agonia. É preciso compreender que, de um momento para outro, passamos da sombra para o sol. Apesar de tudo, das queixas justas, reagimos e enfrentamos vitoriosamente o mar alto com uma embarcação que fôra construída para bordejar a costa. Manda a justiça afirmar que, do ponto de vista material, vamos nos adaptando e vencendo a crise. Pouco a pouco a mentalidade nacional passará a habituar-se à idéia da autêntica e verdadeira grandeza do Brasil.

Quero abordar agora, meus patrióticos, o problema da mudança da Capital para Brasília. Conheço as críticas aos trabalhos que vêm sendo feitos pelo meu Governo para transformar em realidade a determinação da Constituição de transferir a Capital para o interior do País. Não sou o inventor de Brasília, mas no meu espírito se arraigou a convicção de que chegou a hora, obedecendo ao que manda a nossa lei magna, de praticarmos um ato renovador, um ato político, criador, um ato que, impulsionado pelo crescimento nacional a que acabo de me referir, virá promover a fundação de uma nova era para a nossa Pátria.

Somos geograficamente um dos maiores países deste planeta, onde vive um povo em condições de apêrto. Em torno de nós a vastidão, os descampados, um país a conquistar, sítios admiráveis e no entanto nos agrupamos à beira do mar, espiando as fases das marés. Constitui um refrão monótono dizermos que necessitamos ocupar o nosso país, possuir a terra, marchar para o Oeste, voltar as costas ao mar, e não permanecer eternamente com o olhar fixo nas águas como se pensássemos em partir, em voltar. Do Brasil nenhum de nós partirá jamais, porque esta é a nossa Nação e Pátria.

A fundação de Brasília é um ato político cujo alcance não pode ser ignorado por ninguém. É a marcha para o interior em sua plenitude. É a completa consumação da posse da terra. Vamos erguer no coração do nosso país um poderoso

centro de irradiação de vida e de progresso.

Sei e medi tôdas as conseqüências dessa mudança da Capital. Não desconheço que acrescentei esforços e canseiras maiores aos duros trabalhos que pesam sobre os ombros do Governo. Mas era preciso dar o passo decisivo. E o passo decisivo foi dado. Não se iluda ninguém: a Constituição será cumprida em benefício de todos, do país e deste Rio de Janeiro, que nada sofrerá com a mudança, e o contrário, porque não é por ser Capital da República que se expandiu esta cidade, hoje com raízes tão profundas, e que continuará cada vez mais forte e mais bela.

Não vos falei do crescimento nacional para vos apresentar o fenômeno como desculpa ou explicação do que não foi providenciado ou feito. Posso conversar convosco sem receio, nesta hora inaugural do Ano Novo. Não realizei prodígios, nem passos de mágica, não fiz milagres, mas trabalhei sem alarde, com encarniçado esforço, prevendo e provendo a tudo o quanto me permitiram as minhas forças e os recursos limitados de que dispus.

Não se deixou imobilizar o meu governo diante da palavra de problemas. Está longe de poder apresentar-se perante a opinião pública a atual administração, que conta com menos de um ano, como tendo cuidado de tudo; não, ainda estamos longe do remate de males, do fim das horas duras. Mas alguma coisa de sério foi feito. No terreno econômico, o ritmo inflacionário foi, senão detido, pelo menos diminuído na sua perigosa velocidade. Se continuássemos no mesmo diapasão emissário, já estaríamos, apesar de tôdas as repressões e apêlos ao bom senso, com o país convulsionado.

Não se limitou o Governo a deixar de emitir na proporção dos últimos anos, mas procedeu a economias importantes, não realizando obras de caráter adiável, cortando despesas, sem que êsses cortes significassem prejuízo para os serviços mais importantes.

Combateu o meu Governo, com firmeza, o empreguismo que atacara a administração pública de forma calamitosa. Esse empreguismo não data de hoje, é coisa velha, mas passara ultimamente a apresentar aspecto de massacre do país. Todos pagam impostos para que alguns possam viver com segurança em detrimento dos próprios serviços públicos essenciais. O Prefeito Negro de Lima não se tem cansado de proclamar que o Distrito Federal despende, com o funcionalismo, pelo menos 90% de sua arrecadação. O que isso significa é não só deplorável, no seu aspecto geral, pelos prejuízos que traz às obras e benefícios devidos ao povo, como pela revelação de um estado de espírito que renega o livre empreendimento, a luta a céu aberto, o trabalho pioneiro. Os índices do empreguismo em nosso país surpreendem os observadores estrangeiros e constituem mesmo matéria de comentários, em que se manifesta estranheza pelo excesso, pela inflação de cargos, muitos dos quais não correspondem a nenhuma espécie de utilidade.

Tratei dêsse aumento com firmeza e decisão. Contrariei muitos pedidos, alguns insistentes, para que não continuasse tudo no mesmo ritmo já clássico de fazer favor e dar amparo às custas de um tesouro já mais do que onerado. Posso, graças a uma resistência firme, a uma política de comedimento, de senso comum informar que se encontram vagos vinte e três mil cargos e funções dentre os cento e sessenta e seis mil novecentos e trinta e quatro existentes nas autarquias, com base no levantamento realizado pelo DASP. O Governo dispõe nas repartições federais, inclusive as referidas autarquias, de 95 mil lugares para nomeações. O não preenchimento dêsses cargos proporcionará uma economia anual de sete bilhões de cruzeiros, aproximadamente, além do desafogo e de melhor produtividade nas federais públicas.

Essa gente que aspira a continuar superlotando as repartições públicas devia encaminhar-se para a iniciativa privada, para as atividades reprodutivas, como acontece em toda

a parte. Por que o Estado há de sacrificar a coletividade de forma tão injusta, transformando-se numa espécie de companhia seguradora do bem-estar de cidadãos que não querem correr nenhum risco senão o de viver? Os funcionários públicos indispensáveis, cobertos de serviços ao país, serão beneficiados com essa política de não onerar mais a despesa pública com verbas desmenuradas que se destinam ao pagamento de pessoal.

Já disse que não quero deter-me em números. A hora não comporta pormenores, mas posso informar que o plano de desenvolvimento também foi bem trabalhado. Quando assumi o Governo, encontrei um potencial de 3 milhões de Kw, no que se refere à produção de energia elétrica. Vamos inaugurar, durante o presente período presidencial mais 2 milhões e 500 mil Kw que se perfazem uma soma superior ao quanto prometi, durante a campanha, dotar o país — 5 milhões de Kw. Com outras obras que serão inauguradas logo após o término do mandato que recebi do povo brasileiro, o potencial energético do país será aumentado para 7 milhões e 500 mil Kw, o que atenderá às necessidades de nosso desenvolvimento.

Quanto ao setor dos transportes, que faz parte fundamental do meu programa de Governo, posso adiantar que, com a lei recentemente aprovada pelo Congresso, se acham assegurados os recursos de que necessitamos para a pavimentação de nossas estradas. O Brasil, a maior nação do continente, não chega a possuir 2 mil quilômetros de estradas pavimentadas, enquanto o México, país bem menor do que o nosso, possui 25 mil quilômetros. No fim de presente período de governo, somando as obras realizadas pela União, Estados e Municípios, que serão dotados de meios para execução de um programa de construção de estradas, em virtude dessa lei de iniciativa governamental, contaremos com 11 a 12 mil quilômetros de estradas pavimentadas e com mais dez mil quilômetros de estradas novas.

No ano de 1957 a atenção do Governo se voltará porém, de preferência, para o problema da alimentação. Tomarei parte nessa batalha pessoalmente. Não permitirei que a preguiça, a morosidade, o negativismo, a doença burocrática acarrete a fome sobre este país. Sei que não é policialmente apenas como repressões, que se contém a alta de preços. Só produzindo, criando meios que permitam produzir, é que conseguiremos estabilizar os preços. Acertam-se da melhor maneira as finanças, façam obedecido o orçamento — o que ninguém pode deixar de reconhecer como indispensável — e não se alterará, mesmo assim, a situação de abastecimento e dos preços dos alimentos, num país em que a produtividade apresenta índices baixíssimos e os transportes são escassos ou inexistentes. Os nossos níveis de produtividade são de envergonhar, se comparados com os de outros países. É preciso preparar, adubar, irrigar as nossas glebas, mecanizar os serviços do campo e oferecer crédito eficiente e rápido ao produtor, para que o custo de produção permita preços mais baratos para os consumidores, para que se produza enfim em melhores condições. Além disso, necessitamos construir silos e armazéns, o que já iniciamos, a fim de que não se destruam os frutos da terra. Darei não apenas toda a ênfase à ajuda governamental aos trabalhos agrícolas, mas auxílio às indústrias de alimentação. Sem tais providências, não vejo como sair da situação em que nos encontramos.

Não tenho problema maior do que a alimentação do povo, problema que se encontra ligado ao transporte e a muitos outros. Não farei pro-

messas, passarei à ação desde já, com vontade e energia. Deus protegendo os trabalhos que vão ser iniciados incontinenti, poderei anunciar resultados mais positivos ao povo, no próximo ano.

Ao finalizar estas palavras, quero agradecer a todos os que me ajudaram neste ano. Ao Congresso, que colaborou com eficiência, dando-me leis indispensáveis; aos meus ministros, que me ajudaram desempenhando, com probidade e exatidão, os seus encargos. Aos meus colaboradores diretos e indiretos, a todos enfim que contribuíram para que o Governo vencesse a crise. Aos que me ajudaram, dos mais graduados aos mais humildes, aos que estiveram ao lado da causa da recuperação nacional, aos que trabalham nas fábricas, aos que mourejam nos campos, produzindo o que o povo necessita para manter-se, aos heróis anônimos que penosamente, com o seu esforço de todo o dia, fazem, a despeito de tudo, avançar o Brasil, a esses também quero exprimir neste momento a minha comovida gratidão.

Que venha o Ano Bom. Que seja um bom ano realmente. Um ano de paz, um ano de respeito à verdade e ao trabalho, um ano digno, um ano fecundo, decente, um ano de marcha batida na direção de dias mais prósperos, mais felizes, desses grandes dias com que o povo sonha e a que aspira há muito, dias que o povo merece alcançar.

Que Deus nos ajude neste novo ano, mas que ajudemos também Deus a ajudar-nos, tornando-nos merecedores de Suas Graças, dignos de um destino de grande nação e de grande povo."

COOPERAÇÃO FECUNDA A DO 1º GRUPAMENTO DE ENGENHARIA

VIRGILIO CORRÊA FILHO

Criado pelo Decreto n. 37.221, de 27 de abril de 195..., o 1º Grupamento de Engenharia coordena, sob a mesma Chefia as atividades do 1º Batalhão Rodoviário, do 3º e 4º Batalhão Ferroviários, cujas sedes respectivas se fixaram em Caicó (R.N.), Campina Grande (Pb) e Crateus (CE), consoante determina o Decreto de 19 de janeiro, que os gerou, "a fim de executarem serviços técnico-ferroviários, rodo-ferroviários e de obras contra as sêcas".

A imensidão da área abrangida em seu âmbito, que se dilata ao norte do Rio São Francisco entre o Atlântico e aproximadamente uma linha traçada de Joazeiro a São Luiz do Maranhão, evidencia a magnitude do empreendimento que lhe compete enfrentar.

Em correspondência com a amplitude do campo de operações, desdobram-se-lhes as tarefas, por meio das quais o 1º Grupamento de Engenharia "constrói rodovias e ferrovias, açudes e canais de imigração", sem prejuízo das suas funções normais, de "formação militar da mocidade, alfabetização obrigatória nos quartéis".

De mais a mais, eventualmente, cuida também da "assistência social, sanitária e técnica dos trabalhadores, apoio decisivo aos Estados nordestinos, nas épocas de calamidade, aprimoramento ou formação de técnicos em vários setores da mecânica ou da construção".

A cooperação do 1º GptE, para a solução racional e humana da assistência apraz às classes desprote-

gidas, que a plaudem, como assinalam observadores maravilhados.

Bastaria, aliás, o depoimento de D. Helder Câmara, o Apóstolo da Pobreza e defensor abnegado dos humildes, para lhe realçar a benevolência.

Não se conclua, porém, do carinho, com que se esforça por atenuar o sofrimento dos habitantes das regiões flageladas pelas sêcas periódicas, que dê preferência aos imperativos da solidariedade humana, em detrimento de obrigações profissionais, que lhe determinaram a formação.

Estas foram orientadas de princípio, pela inteligência robusta do Coronel Rodrigo Octávio Jordão Ramos, a quem sucedeu, com análogas credenciais o Cel. Haroldo do Paço Matoso Maia.

Subcomandante, o Ten.-Cel. Samuel A.A. Corrêa conseguiu reunir, para a patriótica missão, resoluta plêiade de jovens oficiais, cujo entusiasmo construtivo se patenteia nos resultados colhidos em cada unidade.

Coube ao 1º B. Rv., que inaugurou seus trabalhos a 30 de março de 1955, ativar as obras distendidas por cento e quarenta e cinco quilômetros de estradas de ferro, que abrangem a ligação de Afonso Bezerra a Macau, e 841 quilômetros de rodovias, em parte começados, ou concluídos, aqui, ali, acolá, pela DNOCS.

O 3º B. Fv., responsável por 390 quilômetros de vias férreas, 588 de estradas de rodagem e 3 açudes,

organizou-se a 1 de março, em Campina Grande.

Compete-lhe a construção de trecho ferroviário de Patos-Viração (58 km), de Bananeiras-Picuí (104 quilômetros), Oeiras-Paulistana (223 quilômetros).

No que tange ao 4º B.Fv., recebeu o encargo de construir dois açudes, 311 quilômetros de estradas de rodagem, e 861 de ferrovias em que se incluem as linhas de Terezina a Oeiras (322 km), Piri-piri a Terezina (163 km), Oiticica a Altos (188 km), Piquet Carneiro-Crateús (188 km).

Esses trechos, embora desunidos, destinam-se a promover a articulação entre si das diferentes vias férreas existentes, por maneira que Terezina se ligue, por Crateús, a leste, ao Recife, e em Joazeiro, ao sul, à rede baiana, além de entrosar localidades importantes, como Caicó, Macau, Patos e outras, no sistema existente, como reclamavam há muito os interesses regionais e as conveniências gerais da formação de verdadeira rede ferroviária, em vez de conjunto de vias férreas descontínuas.

Destarte, o 1º Grupamento de Engenharia, com a sua organização especial e eficiente, atende aos imperativos técnicos, anteriormente examinados pelo DNEF, que assinalou traçado mais aconselhável, e entregou-lhe as obras em mais de um trecho.

Do paralelismo da ação de ambas as entidades, rompeu, de princípio, a suspeita da interferência de duas órbitas distintas, que levou o preclaro Presidente do Clube de Engenharia, Professor Maurício Joppert, como lídimo representante da classe de engenharia civil, a manifestar a sua desaprovação às diretrizes adotadas pelo Governo Federal.

A troca de correspondência esclarecedora com o Ten.-Cel. Samuel A. Corrêa, porém, estampada em sua "Revista", afastou as desconfianças e motivos de divergência.

Contestando a afirmativa de "militarização das obras contra as sêcas", assegurou o Subcomandante que "nunca se pensou em tal solução".

E acrescentou, a propósito: "estamos, nós militares no nordeste, para ajudar, para cooperar, e não para substituir os engenheiros civis. Somos, ao todo, cerca de 150 oficiais de Engenharia, que inspirados no mesmo ideal de servir ao Brasil, movidos pela mesma vontade inabalável de cumprir as missões que nos foram atribuídas, e que nos empolgam, aqui estamos com entusiasmo e determinação, vencendo as dificuldades e incômodos da jornada, dispostos a tudo fazer para honrar a confiança que em nós foi depositada.

Servem-nos de estímulo, não somente as asperezas do caminho a percorrer, mas o contato que temos com o interior nordestino, que bem necessita de esforço conjugado dos brasileiros para progredir e neutralizar as condições climáticas altamente desfavoráveis que, se de um lado revelam o estocismo, a perseverança e a fibra do sertanejo, lutador indômito de que nos orgulhamos, de outro lado são em grande parte responsáveis pelo atraso existente e, por que não dizer, pela decadência física de parte da população, que, em vez de vencê-las, por elas é vencida e reduzida à indigência e à condição de marginais.

Disse eu, e reafirmo com base na realidade que estamos apenas cooperando nesse esforço, pois os componentes civis do DNOCS, continuam à testa da maior parte dos trabalhos deste Departamento, que prossegue em sua obra meritória, lutando cada vez mais com o problema da carência de técnicos para atender às próprias necessidades".

Ainda acrescentou: "os Distritos do DNOCS continuam a atuar independentes do grupamento, honrando-nos com sua compreensão e amizade, e conosco cooperam sempre que solicitados, e que nossas construções se processam de acordo com o planejamento e as diretrizes administrativas e técnicas baixadas pela DNOCS".

A sinceridade e franqueza destas explicações não podiam deixar de atenuar as prevenções, do insigne Professor, que reconheceu a possibilidade de atuar a Engenharia Mi-

litar em empreendimentos que não se enquadrem estritamente em seus objetivos normais.

Numerosos exemplos poder-se-iam enfileirar, de execução, por oficiais dessa Arma, de trabalhos comuns de engenharia.

O de maior vulto, quando já não faltavam técnicos paisanos, varou os ocidentais sertões desconhecidos em memorável campanha, que imortalizou os seus legionários fardados, sob a chefia do cuiabano, cujo sobrenome se inscreveu na toponímia regional.

Mais do que militar, a atuação fe-Rondon, de Tenente a Marechal, decunda de Cândido Mariano da Silva envolveu-se em missões civis, causadoras de luminosa fama nos centros culturais europeus e americanos, que lhe indicaram o nome para o prêmio Nobel.

O batismo de "Rondônia", que a ciência de Roquette Pinto entregou à circulação entre os doutos, completou-se com a denominação legal do Território, que primeiramente adotara o título de Guaporé.

Além das Linhas Telegráficas, distendidas de Cuiabá à margem do Rio Madeira, em complemento às ligações anteriores, com a maior parte das localidades matogrossenses, ocupou-se a engenharia militar, quando houvesse oportunidade, de obras portuárias, da demarcação de limites, da construção de estradas de ferro. A aplicação de análogo critério ao Nordeste correspondia apenas à sistematização de costumeiro processo, em benefício da região maltratada pelas secas.

Não obstante as justificativas aceitas de boa mente pelo mais autorizado antagonista, ainda, de quando em quando rompem restrições, como as trouxeram a público as declarações convincentes do Coronel H.P. Matoso Maia.

Depois de explicar a perfeita entrosagem dos serviços civis e militares, cada qual com a sua verba própria e autônoma administração, em percentagem de 12,8%, na órbita da

DNEF e 12,9% em DNOCS, para o 1º Grupamento, e 87,2% e 87,1%, respectivamente, para os Departamentos, o dedicado comandante assinala o andamento das obras. Entrega ao tráfego da ponte sobre o Rio Seridó, em Caicó, da ferrovia Oscar Nelson a S. Rafael, a inauguração prevista para janeiro da rodovia de Parelhas a Santa Luzia.

Prosseguimento da terraplanagem da ferrovia Bandeiras-Picuí-Barra de Santa Rosa e das rodovias Vereda Grande, Floriano, Oeiras, Central do Ceará, Macau, Jucurutu-Caicé, Patos, Santa Luzia, Serra Negra-Pombal, Jardim do Seridó, Ouro Branco, lançamento de 22km de linha entre Afonso Bezerra e Macau.

No que tange aos açudes, além do Curimatã, integrante do sistema do Rio Paraíba, já se iniciou a locação e abertura dos canais de irrigação do açude Várzea do Boi, e a concretagem do açude Mal e Gargalheiras.

De mais a mais, o abastecimento d'água de Campina Grande foi melhorado, e também o aeroporto de Crateus, e a barragem sobre o Rio Poti.

O hospital de Caicó, a rede de armazéns que vendem do bom e barato, e postos de saúde, servidos por médicos ou enfermeiros, dentistas volantes e farmácias de urgência, atendem, de preferência à assistência social e sanitária de avultada população marginal, proveio do SAS do 1º Grupamento.

A eficiência da sua atuação humanitária mereceu louvores dos Bispos reunidos, não há muito, em Congresso, para acertarem providências em benefício dos nordestinos.

É depoimento que vale por insuspeito e cabal testemunho da operosidade benéfica do 1º Grupamento de Engenharia, em construtiva cooperação com os Departamentos Federais de Estradas de Ferro (DNEF), e de Obras Contra a Seca (DNOCS), subordinados ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

O JOCKEY CLUB BRASILEIRO E A ARMADA

**AS HOMENAGENS PRESTADAS NO HIPÓDROMO DA GÁVEA —
NO ALMÔÇO AO MINISTRO DA MARINHA E ALMIRANTES
ESTÊVE PRESENTE O MINISTRO DA MARINHA DO PERU —
AS SAUDAÇÕES FORAM PROFERIDAS PELO DR. MÁRIO
DE AZEVEDO RIBEIRO E O ALMIRANTE AMÉRICO MASCA-
RENHAS**

O Jockey Club Brasileiro, que sempre participa das festas com que se comemora as nossas efemérides cívicas homenageou a Marinha Nacional. O programa de corridas todo éle a ela dedicado, reverenciou os nomes dos seus grandes vultos. Antes da parte esportiva, realizou-se no Salão das Rosas do Hipódromo da Gávea, lauto almôço, oferecido pela diretoria do Jockey Club Brasileiro ao ministro da Marinha e almirantes com função de comando nesta capital. Em tórno dos dirigentes da nossa grande sociedade turfista, além dos homenageados, participaram ao ágape o ministro da Marinha da República do Peru, almirante Don Emilio Barron e membros da sua ilustre comitiva e o senador Daniel Krieger. Ao champagne foram trocadas expressivas saudações. O Dr. Mário de Azevedo Ribeiro, presidente do Jockey Club Brasileiro, produziu concisa e brilhante oração, em que disse das finalidades da sociedade que, embora sendo de desenvolver e estimular a criação do cavalo puro-sangue de corrida no vasto território nacional, têm como norma estabelecida o culto às instituições nacionais. Exaltou as glórias da nossa Armada, agradeceu a honrosa presença dos ilustres homenageados, destacando a participação, no ágape do almirante Emilio Barron e em nome, da diretoria e do quadro social fez votos pela felicidade pessoal do ministro Alves Câmara e seus dedicados companheiros e pela grandeza da nossa Pátria. Coube ao almirante Américo Mascarenhas, em nome do ministro da Marinha, fazer o discurso de agradecimento, que foi de grande eloquência. Depois de dizer que a segurança de uma nação repousa nas tradições de suas forças armadas, recorda vultos e fatos que engrandecem a nossa história naval, destacando a participação do Jockey Club Brasileiro nos esforços que a Marinha dispensa para enaltecer os marinheiros do passado e consolidar as tradições que representam a garantia para o futuro da nossa Pátria. E concluiu o almirante Américo Mascarenhas agradecendo à diretoria do Jockey Club Brasileiro, em nome da Marinha a homenagem que lhe estava prestando e garantindo que os marinheiros de hoje estão dotados do mesmo espírito de dedicação à Pátria que daqueles que no passado garantiram a independência e integridade da Nação Brasileira.

ENTREGA DE TROFÉUS

No Salão das Rosas, antes do término das corridas, houve entrega de troféus e lembranças. O ministro Alves Câmara fê-lo ao Sr. José Augusto Raposo Menezes, ao jóquei D.P. Silva e ao tratador Gonçalino Feijó, pela vitória de Pretencioso, no G.P. "Almirante Marquês de Tamandaré". Uma bela salva de prata do Peru foi oferecida pelo almirante Emilio Barron à Sra. Maria Martin, proprietária de Fedro o vencedor do Prêmio "Marcílio Dias".

Síntese das atividades da Petrobrás no ano de 1956

Palestra realizada pelo Coronel Janary Nunes, através do programa oficial de radiodifusão

Ao finalizar o ano de 1956, o presidente da Petrobrás, Coronel Janary Nunes, através do programa oficial da radiodifusão, prestou os seguintes esclarecimentos a respeito das atividades dessa empresa.

Vários fatos de excepcional relevo marcaram a história da empresa no ano que findou. Entre muitos outros, referirei apenas os principais:

1) A expansão impressionante da empresa em todos os setores de atividades que a lei lhe atribui.

2) O crescimento de sua receita industrial, resultante exclusivamente da operação de suas unidades. Sem incluir contribuições do Governo de janeiro a novembro de 1955, essa receita foi de Cruzeiros 2.735.000.000,00; no mesmo período de 1956 a receita subiu para Cr\$ 7.190.000.000,00, ou seja, um crescimento de 262 por cento.

3) A aprovação, pelo Congresso Nacional, da Lei n. 2.975, de 27 de novembro, que modificou o imposto único sobre combustíveis e lubrificantes para permitir a execução da política de transportes rodoviários, ferroviários e de petróleo do presidente Juscelino Kubitschek. Por essa lei a Petrobrás receberá, até 1961, mais treze bilhões e quinhentos milhões de cruzeiros, recursos suficientes para, somados aos saldos de operação da Companhia, realizar um grande programa de acordo com as exigências de nosso progresso.

4) O funcionamento da Fábrica de Asfalto, anexa à Refinaria Pre-

sidente Bernardes, que permitiu dispensar a importação desse produto. A fábrica já vendeu cerca de 29.000 toneladas, evitando a exportação de cambiais no valor de US\$ 1.740.000,00. Tem capacidade para produzir quatro vezes mais. A rodovia BR-3, entre Juiz de Fora e Belo Horizonte, foi asfaltada integralmente com asfalto da Fábrica de Cubatão.

5) A construção de Oleoduto Catu-Mata-Candeias e o funcionamento do Terminal Marítimo de Madre de Deus, para a exportação do petróleo do Recôncavo Baiano. Já foram realizados 12 embarques para Santos, no montante de um milhão, trezentos e sessenta e dois mil, setecentos e sete barris (1.362.707), no valor de quatro milhões, oitenta e oito mil, cento e vinte e um dólares (US\$ 4.088.121,00).

6) O aumento substancial e gradativo da produção da Bahia, de 7.000 barris por dia, em janeiro, para 24.000 barris por dia, em dezembro. De 1 até 27 de dezembro a produção dos poços baianos foi de 624.343 barris que adicionada aos 3.294.392 barris entregues ao consumo até 30 de novembro último, somam 3.918.735 barris no valor total, a três dólares por barril, de onze milhões e setecentos mil dólares. A Bahia, dependendo de ligeiras adaptações no equipamento industrial existente, já pode abastecer integralmente com petróleo nacional as seguintes refinarias: Mataripe, 7.000 bpd; Manguinhos, 10.000 bpd; Ipiranga, 6.000 bpd; Matarazzo, 1.000 bpd.

7) Crescimento das reservas recuperáveis de petróleo do Recôncavo da Bahia de 255 milhões de barris, em 1955, para 311 milhões de barris, em 1956. No cálculo somente foram computadas as áreas já comprovadas pela perfuração de poços não sendo incluídas as áreas de reservas prováveis.

8) Aumento da média de produção por poços de 60 barris por dia em janeiro, para 144 barris por dia em novembro.

9) Expansão radical do programa de pesquisas geológicas de 13 equipes em janeiro de 1956 para 32 equipes em novembro, sendo nove equipes sísmicas, seis gravimétricas e 17 geológicas. Uma equipe de geologia custa, em média Cruzeiros 4.000.000,00 (quatro milhões de cruzeiros) por ano e uma equipe de sismografia ou gravimétrica, cerca de Cr\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de cruzeiros) anualmente.

10) De janeiro a novembro de 1956, a perfuração havia atingido 64.565 metros, sendo que o aumento mais significativo ocorreu na perfuração de poços pioneiros.

11) Acham-se em perfuração os seguintes poços pioneiros: seis na Região Amazônica; dois no Maranhão; um no Paraná e três na Bahia; total, 12. Estão sendo perfurados na Bahia nove poços de desenvolvimento.

12) Foram adquiridas duas sondas novas.

A Frota Nacional de Petróleo transportou, de janeiro até agora, 3.126.765 toneladas métricas de petróleo e derivados, poupando divisas para o país no valor de onze milhões e seiscentos mil dólares (US\$ 11.600.000,00). A Frota, em exercícios anteriores, dera prejuízo no montante de 145 milhões de cruzeiros. Em 1956, deu de lucro líquido, até 30 de novembro, Cruzeiros 173.635.000,00, cobrindo todos os déficits antigos e ainda oferecendo um saldo de 28 milhões de cruzeiros.

A Petrobrás ultima a construção da Fábrica de Fertilizantes, em Cubatão, cujo custo eleva-se a cerca de setecentos e trinta milhões de cruzeiros (Cr\$ 730.000.000,00). Já está em funcionamento experimental e será inaugurada em janeiro próximo. Produzirá 340 toneladas de adubos nitrogenados por dia. Em 1957 será dispensável a importação de similares estrangeiros.

A empresa prossegue também na construção da Fábrica de Eteno, anexa à Refinaria Presidente Bernardes, e deu início aos serviços preliminares de ampliação da Refinaria de Mataripe, de 7.000 para 37.000 barris por dia.

Ultimam-se as providências para a construção, a partir de 1957, da Refinaria do Rio de Janeiro, com capacidade para 90.000 barris diários.

A Petrobrás, com as suas atividades, permitiu as seguintes economias de divisas em 1956:

No setor da produção de petróleo da Bahia:

Petróleo bruto:	US\$
3.915.000 barris a US\$ 3,00 por barril.....	11.745.000,00
Gás natural:	
Equivalente a 450.000 barris.....	1.350.000,00
TOTAL.....	13.095.000,00

No setor da refinação:

Refinaria de Mataripe.....	4.250.000,00
Refinaria Pres. Bernardes (20.000.000 barris a US\$ 1,00)	22.000.000,00
Fábrica de Asfalto (29.000 toneladas).....	1.740.000,00
TOTAL.....	27.990.000,00

Transporte marítimo da Frota.....	11.600.000,00
-----------------------------------	---------------

RESUMO

Petrobrás :	US\$
Produção	13.095.000,00
Refinação	27.990.000,00
Transporte marítimo	11.600.000,00
	<hr/> 52.685.000,00
Somando as refinarias particulares.....	13.705.000,00
TOTAL GERAL.....	<hr/> 66.590.000,00 <hr/>

Assim, o programa de petróleo em execução resultou numa economia de sessenta e seis milhões, quinhentos e noventa mil dólares.

Graças ao apoio total oferecido à Petrobrás pelo Presidente Juscelino Kubitschek, a companhia trabalhou inteiramente isenta de interferência política partidária, perseguindo altos padrões de eficiência e organização, contratando dezenas de técnicos estrangeiros rigorosamente selecionados, aplicando a mesma técnica com que operam as melhores empresas de petróleo do mundo.

Os lucros líquidos das operações das unidades da Petrobrás serão superiores a um e meio bilhão de cruzeiros, exclusivo as contribuições de impostos ou taxas resultantes de arrecadação do Governo.

Tendo apenas dois anos e meio de trabalho autônomo, a Petrobrás tornou-se a maior empresa do Brasil.

O seu programa para 1957 será duas vezes maior do que o de 1956. Ela dispõe de organização, de recursos e de apoio para promover a expansão da produção petrolífera nacional como os brasileiros desejam.

Os ataques injustos que contra ela são desferidos pelos que sentem os interesses feridos, pelos que sabem que inapelavelmente serão desmoralizados nas suas teorias, pelos fatos e pelas realizações em marcha, não a atingem. A Petrobrás foi criada por exigência da maioria absoluta do nosso povo. A Petrobrás, repito, é o próprio Brasil em marcha para a sua emancipação econômica".

"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 Firms :

COMPANHIA AGRÍCOLA INDUSTRIAL MAGALHÃES — Praça Pio X, 98-7º — S-704 — Rio de Janeiro.

FABRICA 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 — Porto 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. — Aparelhos 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 Ginásial — 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.

- FABRICA DE SACOS DE PAPEL** — Artigos escolares e para escritórios — Papéis em geral — Barbantes — Caixa Postal n. 4538 — End. teleg. "JOMECRI" — 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 Coronha & Cia. — Rua São Francisco Xavier, 176 — Tel. 28-2616 — Distrito Federal.
- GRÁFICA ARTECOR LTDA.** — Tricômias — Policromias — Rua Flack n. 138 — Tel. 29-5689 — Rio de Janeiro.
- RADIO TÉCNICA ATLAS** — F. Perroni — Acessórios para rádios — Travessa Rodrigues Marques, 127, Bangu — Tel. 448 — Rio de Janeiro.
- A METALÚRGICA FEDERAL** — Fundação 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 ATLANTICO LTDA.** — TRANSPORTES URBANOS — Armazenagens 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.
- FABRICA DE CALÇADOS CORCOVADO** — Indústria brasileira — Delfim, Madeira & Cia. Ltda. — Rua Antunes Maciel n. 81 — Telefone 28-3706 — Rio de Janeiro.
- ARTHUR VIANA CIA. DE MATERIAIS AGRICOLAS** — Adubos e Produtos para lavoura — Telhas "Ondalit" — Avenida Graça Aranha n. 226 — Salas 1113 e 1117 — Caixa Postal 3572 — End. tel. "Salitre" — 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 FARMACÊUTICA BRASILEIRA** — Vicente Amato Sobrinho — 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, 7d — 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 — Enderêgo 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. Teleg. “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 AUTOCARROÇARIAS 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" MAQUINAS 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.
- COLÉGIO ANGLA AMERICANO** — Praia de Botafogo, 374 — Telefone: 26-1321 — Rio de Janeiro.
- "E.T.E.C." — EMPRESA 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 feitiço — 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 "COVILHÃ" — 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 COMERCIO — 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, Porto 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.

FABRICA DE CAIXAS DE FERRO PARA ELETRICIDADE — H. MONKEN & CIA. LTDA. — Rua Bráulio Cordeiro, 563 — Rio de Janeiro.

CIA. HARKSON INDUSTRIAL E COMERCIO KIBON — Rua Visconde de Niterói, 1364 — Rio de Janeiro.

CASA BALNEÁRIO — 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.

FABRICA DE MÓVEIS IRMÃOS UNIDOS — Carpintaria e Marcenaria — CUNHA IRMÃO — Tel.: 32-1626 — Rua Júlio do Carmo, 112 e Rua Benedito Hipólito, 105/7.

ALFAIATARIA BOTAFOGO — Artigos finos para homem — JARBAS LISBOA — Rua São Clemente, 85 — Botafogo — Tel.: 26-2977.

MARCENARIA ITAJAHY — Caixas para vitrolas e móveis em geral — Rua Nóbrega, 163 — Niterói — Estado do Rio

ORGANIZAÇÕES OLIVEIROS — Serviços de Carpintaria e Marcenaria — Esquadrias — Móveis em qualquer estilo — Armários imbutidos, etc. — E. VILLAS BOAS — Tel.: 42-7220.

IMOBILIÁRIA ESTRELA DO BRASIL — ZELMAN GAMIS — Rua João Vieira, 693 — Rio de Janeiro.

Visita do General Aurélio de Lira Tavares, Cmt da AD-5, ao Tronco Principal Sul

O Exmo. Sr. Gen Bda Aurélio de Lira Tavares, Cmt da AD-5, acompanhado pelos chefes dos EM da 5ª DI e da AD-5 — Coronéis Luis Ferraz Sampaio e Isaac Nahon, — realizou em agosto último uma visita de instrução às unidades construtoras do T. P. S., sediadas na 5ª RM. Faziam parte da sua comitiva mais o Ten-Cel Djalma da Rocha Lima e os Caps José Maia Viegas e Romero Lapesquer Sobrinho, oficiais do EM da AD-5, e o Maj Jonas Correia Neto, representante do 3º RAM-75.

Os programas detalhados das visitas foram organizados pelas unidades — 2º Batalhão Ferroviário (Rio Negro — PR) e 2º Batalhão Rodoviário (Lages — SC), que cuidadosamente os cumpriram, procurando dar aos visitantes a mais perfeita noção do trabalho que realizam, no pouco tempo de que dispunham.

Tendo partido de Curitiba às 1530 horas do dia 14 de agosto, às 1730 horas a comitiva chegou à cidade de Rio Negro, onde foi recebida na Casa de Hóspedes do Batalhão Mauá, pelos seus Cmt e Subcmt, Cel Negreiros e Ten-Cel Brasílio.

Às 1930 horas, na Sala de Instrução, foi apresentado um resumo das atividades do Batalhão, pelo Cel Negreiros e Maj Leandro (do Serviço Técnico do Batalhão), seguido de interessante filme documentário (de Jean Manzon) sobre os quatro Batalhões da Arma de Engenharia, que se acham empenhados na construção do T.P.S. (entre Rio Negro — PR, e Barra do Jacaré — RGS).

Foi oferecida a cada oficial uma "Notícia sobre os trabalhos da cons-

trução do trecho ferroviário Mafra-Rio Ponte Alta do Norte; integrante do T.P.S., pelo Batalhão Mauá", documento este destinado não somente a orientar os oficiais na visita, como a fornecer-lhes esclarecimentos detalhados acerca das condições do 2º Batalhão Ferroviário.

Nessa noite realizou-se no Clube de Oficiais, fino jantar, ao qual compareceram os oficiais superiores e capitães do Batalhão, com suas Exmas. esposas.

No dia 15 (quarta-feira), após a prestação da Guarda de Honra ao Exmo. Sr. Gen, pela Cia Cmdo Sv, e a apresentação da oficialidade, no Gabinete do Comando, a comitiva embarcou na estação provisória de Esplanada (Mafra), às 0810 horas, seguindo em duas litorinas pela nova estrada de ferro, cujas instalações iria visitar.

Na sede da Companhia de Avançamento e Exploração da Via Permanente (A EVP) foi feita uma exposição sobre os encargos da Cia, especialmente a maneira como ela controla o tráfego nos 186 km de linha, já construídos. Daí (km 34) passou-se às Oficinas de Locomoção da Cia, donde a comitiva prosseguiu em viagem até o Viaduto do Minhocão (km 116), que atravessou a pé, admirando a bela obra (320 m de comprimento por 17 m de altura máxima). Esta travessia a pé é como que um "batismo" de quem visita o TPS pela primeira vez... (Foto 1).

Às 1315 horas chegou a comitiva a Areião, sede da 1ª Cia de Construção (e do Depósito Avançado (DÁ) do Btl), onde almoçou. Entre esse local e o km 112 havia cruzado 14 túneis, distribuídos em apenas 23 km de extensão, donde a de-

nominação "tunelândia", dada ao trecho; há a ressaltar que o túnel n. 11 tem de comprimento 1.513,90 metros, em plena Serra do Espigão!

Continuando a viagem, a comitiva passou pela estação de Campo Alto (Foto 2), ponto mai salto (1.265 m) da ferrovia, e pelo notável atêrro do Rio das Pedras, indo até a Ponta dos Trilhos (km 186).

Em Rio das Pedras estão as sedes das 2ª Cia de Construção e Cia de Equipamento de Engenharia. Na Casa de Hóspedes local, os visitantes jantaram e pernoitaram, sempre acompanhados pelos Cmt e Subcmt do Btl e pelo Maj Ataíde (do Sv Técnico).

Na manhã do dia 16 houve visita às instalações do acantonamento, particularmente a: dependências da Cia Eq Eng, serraria, cinema, hospital e escola primária. Após isso, os visitantes rumaram, de "jeep", para o km 147,5 da BR 2, onde passaram a seguir o programa traçado pelo 2º Batalhão Rodoviário, cujo Cmt interino, Ten-Cel Galileu Gonçalves, ali os recebeu (estaca zero do trecho da BR 2 a cargo do Btl), acompanhado pelos Majores Sérgio e Newton (do Sv Técnico do Btl) e Cap Saraiva (Cmt da 2ª Cia de Construção). Eram 0850 horas.

Da estaca zero foram ao km 305 (trecho Curitiba-Lages), conhecer a Usina de Monjolinho, onde ouviram uma exposição feita pelo Cmt da 2ª Cia, encarregada da pavimentação com concreto-asfáltico, de que já estão cobertos 42 km da rodovia. O canteiro de trabalho foi visitado pela comitiva.

Prosseguindo, a comitiva foi levada, por uma transversal, ao Rio Tributos, onde se realiza vultosa obra de construção dum atêrro, sobre boeiro parabólico duplo; nessa ocasião, o Cmt da Cia encarregada (Cap Seixas) fez a apresentação dos trabalhos.

Do Tributos, a comitiva seguiu para Lages, percorrendo durante quase todo o trajeto a própria plataforma do TPS, cujos cortes e aterros aguardam o lançamento dos trilhos, — a cargo do Btl Mauá, no trecho Mafra-Rio Pelotas.

Em Lages, após o almoço no Clube de Oficiais, a CCS prestou Guarda de Honra ao Exmo. Sr. Gen, no quartel do Btl (Foto 3), seguida da apresentação dos oficiais e duma rápida palestra pelo Ten-Cel Cmt, sobre a situação do Btl — cujos "Dados Informativos", sob a forma de polígrafo, já os oficiais visitantes tinham em mãos, desde a estaca zero.

Após isso, houve visita às instalações do quartel, a qual se prolongou por mais de duas horas, e da qual convém recordar: a S3; a Enfermaria; a Farmácia; a Seção Técnica; o Almoxarifado; as Oficinas; a Cozinha; e, finalmente, a Sala de Planos-Relevos, que visa dar uma idéia rápida e geral dos trabalhos de construção atribuídos ao Btl, e onde o Maj Hallo (S3) fez elucidativa e explanação sobre o assunto.

No jantar, à noite, houve discursos do Ten-Cel Cmt interino do Btl e do Exmo. Sr. Gen, havendo sido oferecida à unidade a fiâmula da AD-5, e aos oficiais visitantes a fiâmula do Btl Rodv.

Na manhã de 17, logo após o café, a comitiva seguiu, em "jeeps", de volta a Rio Negro. Em caminho, passando pelo km 234, identificou o lugar onde, a 11 de maio passado, foi atropelado o Ten Eng Solbinger, quando realizava a locação do eixo da estrada, para pavimentação; o Ten faleceu dois dias depois, pretendendo o Btl erigir, naquele local, singelo monumento.

Chegando a Rio Negro às 1220 horas, foi a comitiva recebida pelo Cmt e Subcmt do 2º Btl Ferroviário, tendo alojado na Casa de Hóspedes e em seguida (após visitar o Armazém de Emergência) voltado a Curitiba, que atingiu às 1630 horas, após duas horas de ótima viagem.

Os visitantes ficaram vivamente impressionados com o que lhes foi dado apreciar; na verdade, tudo quanto viram ultrapassou o que, por notícias, ou com base em visitas feitas noutras ocasiões, esperavam ver. Entretanto, cabe aqui

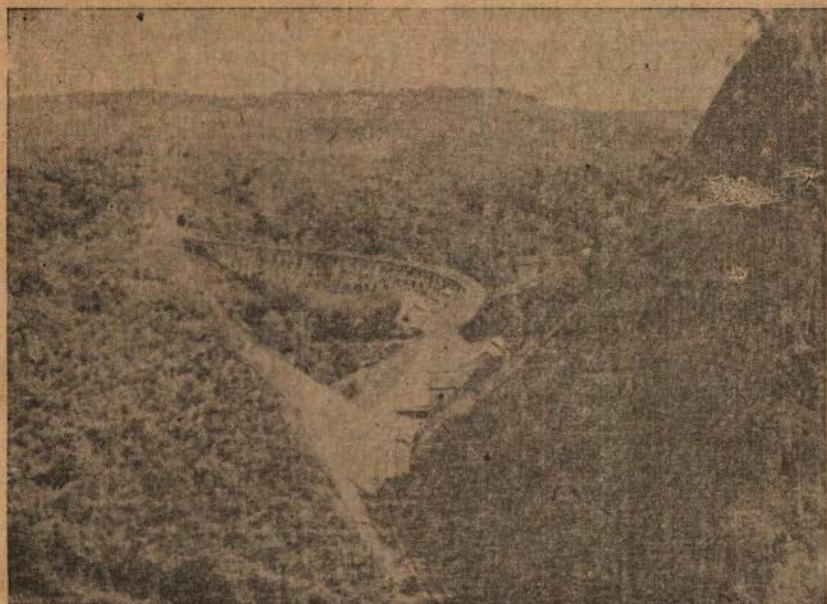


Foto 1 — Viaduto do Minhocão, e ao fundo o Túnel n. 9

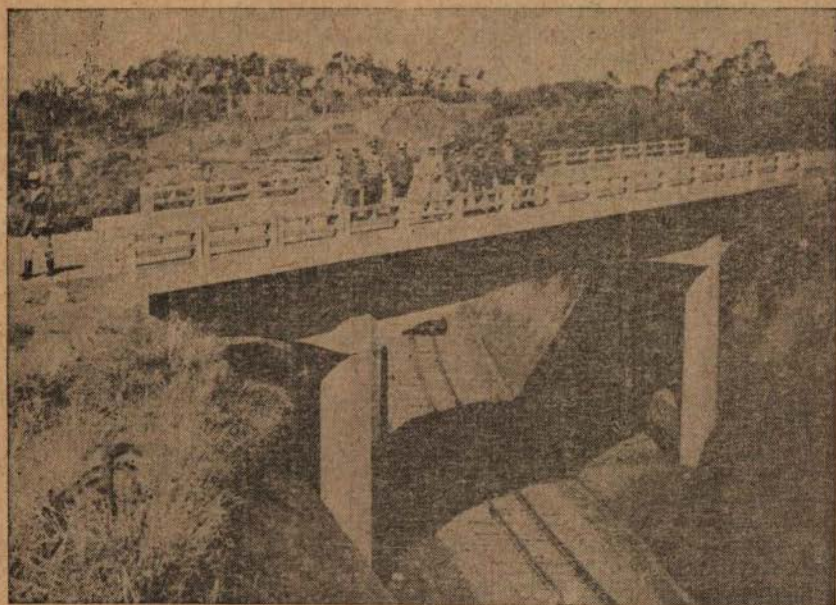


Foto 2 — Cruzamento do T.P.S. com a BR-2 (Km 150), pouco antes de Campo-Alto

ressaltar alguns aspectos capitais, dentre os motivos de admiração:

a) o entusiasmo e a energia com que todos, do Cmt aos soldados e civis, entregam-se às suas tarefas, demonstrando a compreensão nítida da patriótica obra que realizam, e que uma vez concluída será uma legítima glória da nossa Engenharia Militar;

b) o espírito de equipe, impecante entre o pessoal, o que não dá lugar a personalismos e vaidades, existindo, sim, um sadio e discreto júbilo pelo desenvolvimento dos trabalhos;

c) a satisfação com que é mostrado aquilo que já está feito, e relatado o que falta fazer, indicando o justificado orgulho pela missão cumprida e a confiança diante da alta responsabilidade;

d) o interesse dos superiores pelos seus subordinados — militares e civis, — dando-lhes inteira assistência social;

e) a obra bandeirante que, quase sem querer, vão realizando, ao criar povoações com os seus acampamentos provisórios, nos quais há edifícios, escola, hospital, cinema, etc.;

f) o cuidado com as obrigações, especificamente militares, que têm de preparar bons reservistas da Arma de Engenharia, não se descuidando desse setor de atividades, apesar das absorventes solicitações da construção.

Seria possível alinhar inúmeros outros pontos destacáveis, dos dois BtIs de Construção visitados, e da tarefa que executam; mas esses bastam, para exaltá-los, como merecem.

Que bom se todos os brasileiros pudessem saber do que estão fazendo essas unidades, no silêncio das matas, contra a dureza das rochas, nas encostas das montanhas, entre a correnteza dos rios... Em breve, o Brasil o saberá!

BRASILIANAS

● Ligação Rodoviária Brasil-Paraguai

A ligação da rodovia paraguaia Assunção-Coronel Oviedo-Pôrto Presidente Franco, à estrada brasileira Paranaguá-Curitiba-Fóz do Iguaçu vai favorecer o entrosamento econômico do Brasil e do Paraguai. De acordo com os elementos atuais é possível prever para 1960 a ligação Assunção-Paraguai, inclusive mediante a construção da ponte de 300 metros de extensão sobre o Rio Paraná. As obras de construção de uma moderna estrada de rodagem entre Assunção e Coronel Oviedo foram iniciadas este ano. O financiamento dos trabalhos em território paraguaio vem sendo realizado pelo Brasil, mediante créditos decorrentes de empréstimos feito diretamente pelo Banco do Brasil ao Banco do Paraguai e cujos serviços financeiros, segundo notícia "Conjuntura Econômica", de novembro, ascendem a mais de 110 milhões de cruzeiros. Em princípios deste ano os dois países chegaram a acordo para a concessão de novo empréstimo pelo Brasil para a conclusão do trecho final de Coronel Oviedo a Pôrto Presidente Franco. Somados os 30 milhões de cruzeiros, estimativa para a conclusão do trecho Ponta Grossa-Fóz do Iguaçu, aos 80 milhões do trecho Cel. Oviedo-Pôrto Presidente Franco e aos 30 milhões calculados para a ponte internacional, teremos o total de 140 milhões de cruzeiros para a complementação prometida. Dessa forma com um investimento médio de 30 milhões de cruzeiros, no período 1956/1960, será concluído um conjunto de obras destinado a ter repercussões marcantes não só nas re-

lações dos dois países diretamente interessados, mas também no aumento de uma vasta região da América do Sul.

● Temos dez vezes mais rodovias que ferrovias

A REDE CONTINUA EM RÁPIDA EXPANSÃO — COLABORAM MUNICÍPIOS, ESTADOS E UNIÃO

Nossa rede rodoviária acha-se em rápido e constante desenvolvimento, não só no sentido da expansão expressa em quilômetros, como ainda no sentido de melhoramento contínuo, transformando-se simples caminhos rurais em estradas municipais, estaduais e finalmente federais, de primeira classe e pavimentadas. Segundo o "Anuário Estatístico do Brasil" do ano passado, dispúnhamos de 362.323 km de estradas de rodagem — o que representa dez vezes toda a rede ferroviária nacional, indicado em 36.681 km no ano de 1951.

OS MUNICÍPIOS AINDA NA LIDERANÇA

A primazia absoluta, em matéria rodoviária, ainda cabe entre nós aos municípios. Foram estes os que construíram nada menos de..... 287.425 km ou cerca de 79,3% do total das nossas rodovias. Aos Estados cabem 55.129 km (15,2%), e à União 19.769 (5,5%). Não é difícil explicar essa aparente desproporção: os municípios cuidam naturalmente das vias de comunicação e pequenas distâncias, que são a grande maioria. Já os Estados encarregam-se das ligações regionais, sendo de responsabilidade da

União, de um modo geral, apenas os grandes troncos nacionais, de elevadas características técnicas.

MAIOR PARTICIPAÇÃO FEDERAL

Note-se porém que os trabalhos rodoviários no setor federal vão adquirindo cada vez maior amplitude. Ainda recentemente, o Presidente da República liberou uma série de verbas, no total de perto de duzentos milhões de cruzeiros, para serem empregados em obras rodoviárias de diferentes Estados, do extremo Norte ao extremo Sul, e de Territórios Federais.

A execução de tais obras cabe principalmente ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, compreendendo elas não só os grandes troncos, como ainda trechos pequenos que constituem ligações de interesse de zonas mais amplas, e também algumas objeto de acordos internacionais (Pontes Brasil-Paraguai perto da Foz do Iguaçu, Brasil-Uruguai entre Quaraí e Artigas, etc.).

Com a criação da indústria própria de automóveis e caminhões, o Brasil deverá ampliar ainda sua rede rodoviária, que atualmente é de 42,6 km por mil quilômetros quadrados, e de 63,3 km por dez mil habitantes.

• Reequipamento das estradas de ferro

JÁ ADQUIRIDOS 180 VAGÕES, 30 CARROS DE PASSAGEIROS E 4 LOCOMOTIVAS DIESEL ELÉTRICAS — REALIZADA UMA CONCORRÊNCIA PARA 29 OUTRAS LOCOMOTIVAS — CEM MILHÕES DE DÓLARES DEVERÃO SER EMPREGADOS EM UM GRANDE PLANO DE RECUPERAÇÃO FERROVIÁRIA

Está o Governo realizando um grande plano de recuperação da nossa rede ferroviária, adquirindo um razoável número de locomotivas Diesel-Elétricas e uma grande quantidade de vagões e carros de passageiros.

Ainda recentemente, o Departamento comprou para a Estrada de Ferro São Luiz-Terezina quatro locomotivas do tipo acima citado,

além de 180 vagões e 30 carros, sendo estes dois últimos destinados a várias ferrovias. Outra compra de 29 locomotivas Diesel-Elétricas já tem a sua concorrência realizada.

Deverá esse material ser distribuído entre as Estradas de Ferro Goiás, Noroeste do Brasil e Rêde Mineira de Viação.

PLANO DE REEQUIPAMENTO

Um grande plano, baseado em nove pontos, está já em andamento. Trata-se do trabalho resultante do relatório da extinta Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. O montante desse plano ascende a 148.744.180 dólares, dos quais 43.415 mil destinados a 192 locomotivas Diesel-Elétricas (23 para a Mogiana, 25 para a Viação Férrea Rio Grande do Sul, 22 para a Rêde Ferroviária do Nordeste, 20 para a Paraná-Santa Catarina, 16 para a Noroeste do Brasil e o restante para outras ferrovias); 22.900 dólares para trilhos e acessórios; 37 milhões para rodas, eixos e freios; 8,5 milhões para equipamento de linhas; 4,5 milhões para equipamento de carros; 5,7 milhões para equipamento de oficinas; 3,6 milhões para sinalização e tração elétrica; 23 milhões de dólares para material diverso destinado a ferrovias e 128 para lubrificadores de trilhos. Parte do total desse plano se liga ao recente empréstimo contraído pelo Brasil no Eximbank. Algumas das ferrovias incluídas nesse plano são particulares, estando, portanto, em situação de adquirirem parte do material. Daí surgirem algumas modificações na estrutura inicial do aludido plano.

FINANCIAMENTOS PARA FERROVIAS

O atual Governo está realizando um plano de financiamento, além do já comentado, através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico. A última grande ferrovia a beneficiar-se desse sistema foi a Leopoldino que conseguiu 760 milhões de cruzeiros para o seu reequipamento. Outras estradas já fizeram

operações com esse Banco ou estão com elas em estudos.

Como informação complementar, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro cuida, no momento, da organização de especificações para a abertura de uma concorrência visando a aquisição de mais 16 locomotivas Diesel-Elétricas para as suas ferrovias.

● Construção das Usinas de "Furnas" e "Três Marias"

PREVISTA A CONCLUSÃO EM SEIS ANOS

O Sr. Lucas Lopes, Presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, concedeu longa entrevista à imprensa, esclarecendo vários aspectos do problema da construção das Usinas de "Três Marias" e "Furnas". Afirmou que, ao contrário do que foi noticiado, há recursos suficientes para a execução das duas importantes obras. Referiu-se às fontes que poderão fornecer as disponibilidades financeiras para os empreendimentos, citando entre elas o Fundo de Eletrificação, os financiamentos do exterior e a chamada "operação trigo", sendo que esta última, segundo suas palavras, possivelmente nos proporcionará um montante de 7 bilhões de cruzeiros, através da política de colocação dos excedentes da produção americana, seguida pelo Governo de Washington.

"TRÊS MARIAS"

Formou-se na opinião pública de Minas a mais intensa reação contra certas medidas tomadas pelo governo federal, que foram interpretadas como prejudiciais à construção da usina e da barragem de "Três Marias".

Abordando o assunto, declarou o Sr. Lucas Lopes:

— Como está previsto, caberá ao governo federal — a responsabili-

dade financeira da construção da barragem, ficando a CEMIG (Centrais Elétricas de Minas Gerais) encarregada de instalar os equipamentos de produção de energia e as linhas de transmissão. Na base dos orçamentos atuais, a barragem custará 4 bilhões e 400 milhões de cruzeiros, dos quais a Comissão do Vale do São Francisco contribuirá com dois bilhões e novecentos milhões e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico com um bilhão e 500 milhões, diretamente ou com os fundos resultantes do convênio do trigo com o governo americano ou ainda com o auxílio do Fundo de Eletrificação.

"FURNAS"

Falando sobre o projeto de "Furnas", sobre o Rio Grande, nas proximidades da fronteira de São Paulo, afirmou:

— O projeto de "Furnas", que tem o mais alto interesse nacional, porquanto abastecerá simultaneamente grandes áreas de Minas Gerais, São Paulo e indiretamente o Estado do Rio e Distrito Federal, deverá ser efetivado sem prejudicar em nada a obra de "Três Marias". Existem recursos suficientes para a execução das duas obras, desde que se associem as várias entidades interessadas, no caso de "Furnas" o Governo Federal, o Governo de Minas, o Governo de São Paulo, as grandes empresas distribuidoras que servem as áreas mais populosas do Rio e São Paulo, além das entidades menores vizinhas de "Furnas", altamente necessitadas de sua energia.

PRAZO DE CONSTRUÇÃO

Informou o Sr. Lucas Lopes, finalmente, que a conclusão e o funcionamento das usinas de "Furnas" e "Três Marias" estão previstos para 1961-62, pois a partir de 1959 se manifestará uma crise fatal de energia na região Rio-São Paulo, que abalará toda a economia nacional.

● A Dívida de países latino-americanos ao "EXIMBANK"

ATÉ 31 DE JULHO OS EMPRÉSTIMOS AO BRASIL ASCENDIAM A MAIS DE 572 MILHÕES DE DÓLARES, DOS FUNDOS PRÓPRIOS DO BANCO, MAIS 28.800.000 DÓLARES, COM SUA AVALIZAÇÃO

O Brasil, México, Argentina e Chile, nessa mesma ordem, foram os países latino-americanos aos quais o Banco de Exportação e Importação dos EE.UU. fez os maiores desembolsos, sobre empréstimos ativos, até 31 de julho passado, segundo balanço mensal publicado pelo Banco.

Até a data mencionada, os desembolsos ao Brasil, em cifras redondas, ascendiam a mais de 572.000.000 de dólares, dos fundos próprios do Banco, mais 28.800.000 dólares, desembolsados por estabelecimentos bancários comerciais, com a garantia do Banco de Exportação e Importação.

Para o México, os fundos desembolsados do Banco ascendiam a.... 195.300.000 dólares, mais 246.000 dólares, pelos Bancos comerciais, com a garantia da instituição do governo norte-americano.

As cifras correspondentes à Argentina e Chile eram de 101.600.000 e 99.900.000 dólares, respectivamente, em sua totalidade fundos do próprio Banco oficial.

Os desembolsos totais na América Latina ascendiam, até a data em referência, a mais de um bilhão de dólares, do Banco de Exportação, e mais de 56.000.000 de dólares, de estabelecimentos comerciais com a garantia do Banco oficial.

As cifras incluem todos os desembolsos feitos até então pelo Banco de Exportação e Importação, aos países latino-americanos, incluindo os efetuados em virtude das "linhas de crédito" estabelecidas pelo Banco, em favor dos exportadores norte-americanos, para facilitar-lhes suas vendas no exterior.

Os desembolsos não são todos necessariamente em favor de governos ou organismos governamentais, embora estes vão incluídos junto

com os desembolsos efetuados em favor das firmas privadas.

Dos desembolsos em favor do Brasil, o maior foi um de 300.000.000 de dólares, pelo total de um crédito estabelecido pelo Banco de Exportação e Importação, em 1953, para facilitar a liquidação das contas comerciais dos importadores brasileiros, com os exportadores norte-americanos.

Esse crédito foi estabelecido em favor do Banco do Brasil. Daquela soma, o Brasil amortizou quase 79.000.000 de dólares e pagou mais de 28.000.000 de dólares, em juros.

● A importação de petróleo pelo Brasil

Segundo uma informação publicada pelo "National City Bank of New York", a importação brasileira de petróleo cru e produtos derivados foi, em 1955, de 233 milhões de dólares.

No mesmo ano, foram os seguintes os valores das importações mais importantes feitas pelos países latino-americanos: Argentina, 190 milhões de dólares; Chile, 50 milhões; Colômbia, 30 milhões; Cuba, 40 milhões; México, 50 milhões; e Uruguai, 35 milhões.

● Extração de manganês no Brasil

A "Bethlehem Steel Co." confirmou que no mês vindouro começará a extrair minério de manganês em suas novas minas no Brasil, após cinco anos de exploração e preparativos.

A companhia utilizou quase 50 milhões de dólares de um empréstimo do Banco de Exportação e Importação para construir uma estrada de ferro de 100 quilômetros, a fim de levar o mineral até o mar.

Assinalou a "Bethlehem" que as novas minas renderão cerca de 600.000 toneladas de minério de manganês ao ano. Desse total, 200.000 toneladas serão postas à disposição da indústria norte-americana e o restante será destinado à reserva dos Estados Unidos.

● Expansão da Usina de Monlevade

A Cia. Siderúrgica Belgo-Mineira obteve o registro de vários financiamentos, no total equivalente a US\$ 6.980.687,24, conseguidos junto à firmas da Alemanha, Bélgica, França e Estados Unidos, respectivamente nos montantes de..... DM 17.624.676,72; Fr. Blg..... 22.977.725,50; Fr. Fr..... 246.373.950,00 e US\$ 1.620.894,95. Esses empréstimos se destinam à expansão da Usina de Monlevade, de modo a elevar a sua produção de aço em lingotes de 140.000 para 280.000 toneladas. O resgate se fará num prazo médio de cinco anos, variando as taxas de juros de 5 a 8% ao ano.

O projeto a que se ligam os financiamentos, além de objetivar a duplicação da capacidade da Usina, apresenta uma interessante característica na técnica de produção, que é o emprêgo do sopro de oxigênio puro nos conversores de aço. Provavelmente o uso do oxigênio também se dará nos altos fornos, trazendo como resultado, um aumento da sua produtividade. Pretende, também, a empresa ampliar a gama de perfis leves que ora fabrica e incluir outros, tais como perfis para chassis e aros de rodas, arames para pneus, cordoalhas, etc. O valor dessa produção anual, cerca de 80% da sua capacidade total de produção, pode ser calculado em US\$ 13 milhões e representará economia efetiva de divisas estrangeiras, dado

o conhecido deficit da produção brasileira de ferro e aço em relação à procura no mercado interno. Do ponto de vista cambial, o empreendimento será auto-resgatável e economizador de divisas.

● Petrobrás

QUATRO MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO — A PRODUÇÃO DO RECÔNCAVO BAIANO EM 1956 COMPARADO A DOS ANOS ANTERIORES

O Recôncavo Baiano começou a produzir petróleo em 1940, quando contava com um único poço — o de Lobato — de cujo poço pioneiro jorrou óleo, pela primeira vez, em janeiro de 1939.

Era natural, pois, que, em 1940, fôsse reduzida a produção de petróleo naquela região de onde se extraíram, então, 2.089 barris.

Essa produção foi crescendo, nos anos subseqüentes, sobretudo depois do aparecimento da Petrobrás, tendo apresentado, daquela época para cá, os seguintes índices:

1941, 3.096 barris; 1942, 32.957, 1943, 47.414; 1944, 57.533; 1945, 79.330; 1946, 66.889; 1947, 96.539; 1948, 143.405; 1949, 109.077; 1950, 338.707; 1951, 690.776; 1952, 750.248; 1953, 915.787; 1954, 992.409; 1955, 2.021.900.

A produção de petróleo, na Bahia, em 1956, apresentou, até 30 de novembro o volume de 3.291.028 barris, esperando-se que alcance, no fim do ano, o total de 4 milhões de barris.

AOS COLABORADORES !

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

1. Datilografem, na íntegra, seus trabalhos, utilizando **UMA SÓ FACE DAS FÓLHAS DE PAPEL** e deixando espaço duplo entre as linhas.

2. Destaquem, com letras maiúsculas, o título do artigo. O nome do autor (ou seu pseudônimo) deve vir entre o título e o texto.

3. Coloquem, preferentemente, em fôlhas separadas do texto, as figuras, as fotografias, os desenhos, etc., com as respectivas legendas. (No texto, no local desejado, basta uma simples referência ao número da figura, fotografia ou desenho, correspondente).

4. Sempre que possível, desenhem as figuras a nanquim e em papel vegetal.

5. Tratando-se de tradução, quando a fonte original autorizar a reprodução, cite essa fonte sem esquecer o nome do autor do trabalho ; no caso contrário, obtenham autorização prévia.

6. **REVEJAM SEMPRE OS ORIGINAIS** observando, rigorosamente, a ortografia oficial (a do "PEQUENO VOCABULÁRIO 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.



Escola Superior de Guerra

CERCA DE 100 MILITARES E CIVIS COMPLETARAM O CURSO — DISCURSO DO SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA NA CERIMÔNIA REALIZADA NO CENTRO DE ESTUDOS DA PRAIA VERMELHA

DIPLOMA "HONORIS CAUSA" PARA O SR. PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKE

Aberta a solenidade pelo Sr. Presidente da República, usou da palavra o Major Brigadeiro Vasco Alves Sêco, comandante da Escola Superior de Guerra, que analisou os trabalhos desenvolvidos pela E.S.G. desde sua criação, terminando por fazer um exame do panorama educacional do país em face do desenvolvimento industrial.

Ao terminar o seu discurso, o brigadeiro Alves Sêco, fez entrega ao Chefe do Governo e aos Srs. Ministros José Carlos de Macedo Soares, das Relações Exteriores e Maurício de Medeiros, da Saúde, de diplomas "Honoris Causa", do Curso Superior de Guerra.

DISCURSO DO CHEFE DO GOVERNO

Encerrando a solenidade usou da palavra o Sr. Presidente Juscelino Kubitschek, que pronunciou a seguinte oração :

"Achei que, neste momento em que se debatem, entram em pauta, para estudo, e decisão, problemas de alta importância para a segurança nacional, deveria eu, aproveitando a solenidade de hoje, pronunciar algumas palavras nesta já ilustre, embora jovem, Escola Superior de Guerra.

Esta tribuna é, fora de dúvida, a mais apropriada para o fim que me proponho alcançar, que é o de definir mais uma vez a posição do Brasil na hora presente, hora cheia de dificuldades e de delicados e numerosos problemas, que tornam a época em que nos coube viver uma das mais decisivas de quantas atravessou o mundo moderno.

A Escola Superior de Guerra é, pela sua natureza, um verdadeiro instituto em que são examinados, estudados e devidamente considerados todos os problemas da segurança nacional. A finalidade desta Casa é colocar no plano da mais rigorosa objetividade e realismo tudo o que diz respeito à preservação do país, ao seu funcionamento harmônico, aos ritmos de sua vida. Assim sendo, compreende-se a amplitude dos estudos aqui feitos.

Não mais se pode circunscrever esta Escola no setor militar, e nem mesmo orientar-se no sentido restritivo da defesa nacional. Os problemas de segurança e de defesa adquiriram, com os novos instrumentos bélicos, e com a mudança do próprio conceito de política mundial, uma extensão que abrange diferentes e contraditórios aspectos da vida das nações.

A Escola Superior de Guerra nasceu e teve sua origem na necessidade de criar-se um novo estado de espírito, que já estava tardando a surgir para a política brasileira, estado de espírito mais isento, mais elevado e desligado de particularidades que impedem toda e qualquer visão de conjunto. O fenômeno do crescimento do Brasil, aliado à complexidade da crise espiritual e às lutas violentas das ideologias e dos apetites, que caracterizam a hora universal presente e que passaram a simplificar e reduzir a liberdade de opção dos povos, exigia de nós um esforço para a aplicação da inteligência brasileira aos problemas concretos e interessados. Esta Escola visa, o que sempre nos faltou até aqui, a estabelecer uma compreensão total de nosso país e a traçar um conjunto de normas de ação para a segurança nacional.

A mais alta prova de coerência deste Instituto é de não ter cingido o seu campo de estudo às classes armadas. A Escola congrega, em seu Curso Superior de Guerra, civis e militares de altas patentes, e oficiais superiores das três Forças Armadas no Curso de Estado-Maior e Comando.

O primeiro Curso é bem a imagem que se nos apresenta de como deve ser o quadro responsável pela democracia brasileira: civis e militares unidos pela compreensão comum dos problemas do Brasil e pela prática efetiva de sua salvação, irmanados em benefício da segurança nacional.

No outro, o Curso de Estado-Maior e Comando, vê-se um conjunto de oficiais ligados intimamente pela vocação e o interesse exclusivo de bem servir a um todo, uno e indivisível. São as nossas três armas integradas numa só tarefa, em benefício da democracia em nossa pátria e da segurança nacional. São as três armas completando e constituindo, em perfeita comunhão, o poder de vigilância, de prevenção e de prudência, pronto a entrar em ação, caso o ensino se apresente, na salvaguarda do patrimônio espiritual e moral que a todo o povo pertence e não a determinadas classes.

Só a prática da democracia, daquela democracia que a Escola Superior de Guerra eleva e dignifica em seus estudos, é que traz e garante a segurança nacional.

É a este instituto, onde se cultiva como virtude altíssima o sentimento de responsabilidade, que escolhi para reafirmar à Nação que somos e desejamos continuar a ser um país fervorosamente adepto da paz. Repugna-nos e, mais do que isso, recusa-se a admitir a nossa mentalidade que, apesar de toda e prodigiosa evolução das mais diferentes técnicas, sobreviva a prática da imposição de princípios pela violência, pelo extermínio, pela brutalidade injusta.

Mas, e aí está um dos pensamentos fundamentais da vossa Escola de realismo, entre o que desejamos e consideramos o melhor e a direção das forças mais atuantes neste planeta existe uma diferença fundamental, que às vezes nos surpreende. E o Brasil não pode ser mais colhido de surpresa, seja lá no que fôr. Não conseguiremos justificar-nos alegando não termos cuidado, não termos previsto uma hipótese divergente de nossas aspirações e dos nossos princípios humanitários.

Verifica-se, nestes dias, que as regras de boa convivência entre os povos estão sendo transgredidos de novo com a maior brutalidade, violência e injustiça. Todos os seres conscientes, todos os homens civilizados acompanham com apreensão comovida a luta da Hungria; em torno desse velho povo, farto de suportar o jugo estrangeiro, e que prefere imolar-se a continuar escravizado, começa a formar-se uma atmosfera ao mesmo

tempo de inquietação e de esperança. Esperança nas reservas de inconformismo e generosidade, que não morrem nas almas; inquietação, pelas consequências práticas que podem resultar de um conflito que transborda dos limites estreitos da pequena nação ferida nos seus bríos e se transforma na causa de todos os homens que prezam a liberdade.

Em tórno dos que lutam nas ruas, nas casas, nos campos da Hungria, forma-se um círculo de solidariedade humana que não pode deixar de tocar profundamente a todos, mesmo aos que se encontram mais afastados das zonas críticas do conflito.

O grande acontecimento do mundo moderno é que não existem mais distâncias impeditivas; todas as nações estão próximas umas das outras. Ninguém pode rejubilar-se de não participar, graças à proteção de fatores geográficos, das desgraças que afligem os povos mais diretamente envolvidos nas lutas. O mundo estreitou-se, mas as desigualdades, diferenças e antagonismos não se apacaram, ao contrário, adquiriram aspecto de gravidade inexcedível.

Vivemos um tempo difícil, em que a segurança das nações e dos povos adquiriu importância de prioridade absoluta. Não depende do ânimo de ninguém a paz. A crise espiritual traduz-se, espelha-se nessas manifestações de violência, nessas violações das regiões mais secretas dos seres, no desrespeito à liberdade e a tudo o mais, a que assistimos todos os dias.

Os povos que mais desejam viver e desenvolver-se em paz não podem deixar de sentir que têm de vigiar, de precaver-se e colaborar no fortalecimento do sistema que integram.

Não somos inimigos de ninguém neste mundo, mas pertencemos a um sistema, a uma concepção de existência que não podemos trair, porque trair não está na nossa personalidade nacional e, mesmo que o estivesse, digamos para jogar com o argumento, nenhuma traição adiantaria, nem nos seria útil ou proveitosa.

Pertencemos nós brasileiros a um certo sistema, que é o do mundo livre e o da democracia, e isto não porque estejamos ligados por quaisquer interesses materiais ou políticos a outras nações, convindo-nos cultivar-lhes a profícua estima; não, as nossas alianças têm como base as afinidades naturais, entre as quais avulta a identidade de ponto de vista na concepção da existência do homem sobre a terra. Nenhuma aliança, nenhuma solidariedade internacional importa, é desnecessário, acentuar, em abdicar qualquer parcela de nossa soberania, por menor que ela seja; muito ao contrário, significa reafirmar e tornar mais nítida essa nossa soberania, uma vez que agimos no passado, e sempre agiremos, em consonância com a nossa própria consciência, com a nossa filosofia de vida. Não nos prestaríamos a qualquer espécie de colaboração, seja lá com que fór, se essa colaboração se chocasse com os princípios de liberdade, de independência e de dignidade da pessoa humana, que situamos tão alto. Se a democracia, se a liberdade, se os direitos e conquistas da civilização sofrerem ameaça, temos de nos defender, porque estaremos em perigo, como qualquer outro país. Se a Providência não nos tivesse favorecido, situando-nos geograficamente entre amigos, se experimentássemos a desgraça de uma pressão próxima de adversários de nossos princípios, se víssemos em comunidade não com amigos identificados na mesma causa, que é sempre a causa da paz e da liberdade, e respeitosos de nossas decisões soberanas, mas com inimigos, o que faríamos, em obediência a um dever mais alto e indiscutível, seria recusar qualquer participação ou solidariedade.

Fica, pois, expresso aqui: toda a colaboração defensiva de nossa parte obedece ao respeito que devemos às nossas próprias idéias e sentimentos. Não somos, nem nos poderia ninguém pedir que fôssemos, cooperadores de um sistema a que não déssemos a nossa mais íntima adesão.

Isso reforça extremamente a afirmação, que aqui faço, interpretando os sentimentos nacionais, de que estamos integrados no espírito que luta contra a onda do materialismo agressivo e bárbaro, inimigo da liberdade e do respeito devido à criatura humana. Agindo dentro dessa afirmação normativa, sabemos até onde iremos e por que iremos. E isso é importante e dispensa novos comentários.

Falando aqui na Escola Superior de Guerra, não preciso dizer que, embora haja bem fundada esperança de que encontrarão os povos caminho pacífico para as suas divergências, há providências acauteladoras que não podem ser tomadas no dia D. Para trabalhar-mos, para agirmos mesmo na intenção de pacificar, de evitar o mal irreparável, devemos estar preparados para qualquer eventualidade. Esse é o nosso dever, esse é o compromisso sério que assumimos em face da segurança nacional, de que somos todos servidores e soldados, civis e militares.

A planificação é vossa arte, meus senhores, vossa ciência mais importante. Não há nação que se salve quando tem de enfrentar tantos obstáculos, sem planificar, sem configurar o dia de amanhã, sem estender a sua previsão por toda parte.

No momento em que recebo, com desvanecimento, o honroso título que me concedeis, juntamente com outras personalidades que colaboraram para o engrandecimento deste Instituto indispensável ao Brasil, quis vir testemunhar à Escola Superior de Guerra, alguma coisa mais do que uma simples homenagem aos méritos do seu comando, do seu corpo docente e discente: aqui vim deliberadamente para dizer-vos a todos, e ao Brasil, que avalio e compreendo perfeitamente o que está realizando este verdadeiro Instituto de Segurança e o lugar que ocupa na orientação de nosso país, em hora tão incerta, a Escola Superior de Guerra."

Uniformidade na aplicação dos Regulamentos Militares

NOTA OFICIAL DO GABINETE MILITAR DA PRESIDÊNCIA
DA REPÚBLICA

O Gabinete Militar da Presidência da República distribuiu, ontem, a seguinte nota:

"O Sr. Presidente da República, tendo em vista declarações e entrevistas de Oficiais das Forças Armadas ultimamente divulgadas, reuniu, os Srs. Ministros da Marinha, da Guerra e da Aeronáutica, para fixar critérios uniformes de aplicação dos regulamentos da Marinha, do Exército e da Aeronáutica, no que concerne a manifestações públicas vedadas a militares. Foi deliberado que não será admitido qualquer pronunciamento político infringente das normas disciplinares em vigor. Neste sentido, ficou assentado que as autoridades militares procedam dentro da mais estrita obediência aos dispositivos regulamentares."

Preparam-se os Estados-Unidos para a eventualidade de uma guerra atômica

FORÇAS ESPECIAIS EQUIPADAS COM ARMAS ATÔMICAS, SERÃO
COLOCADAS EM PONTOS ESTRATÉGICOS EM REDOR DO MUNDO

O Exército norte-americano está cogitando de estacionar forças especiais equipadas com armas atômicas em pontos estratégicos a volta do mundo. A futura e poderosa "Brigada Atômica" estaria em condições de chegar rapidamente ao local de qualquer repentina agressão comunista. O projeto, agora em adiantada fase de estudos, faz parte da reorganização do exército, a ser iniciada dentro de poucos meses.

De acôrdo com o plano-mestre, o Exército destacará cêrca de 60.000 homens de suas 19 divisões de combate, a fim de dar-lhes a maior mobilidade exigida pela guerra atômica. Alguns dêsses 60.000 homens seriam incluídos na Brigada Atômica, com um efetivo de 5.000 homens cada brigada.

As unidades seriam equipadas com armas atômicas como o projêtil "Corporal", que tem um alcance de 50 a 75 milhas, e o foguete "Honest John", com um alcance de 10 a 20 milhas. Teriam também canhões de pito polegadas, com projêtis atômicos.

Essas brigadas atômicas seriam estacionadas em pontos chaves como os seguintes :

Hawaii, onde o exército tem a 25ª Divisão. Se houvesse um conflito no Pacífico, a Brigada Atômica de Emergência poderia dar à 25ª Divisão potencial de fogo normalmente proporcionado por um Exército, um Corpo de Artilharia ou várias esquadrilhas da Força Aérea Tática.

Na Coréia, onde se encontram duas divisões norte-americanas e 20 divisões sul-coreanas. Nos termos do acôrdo de armistício, a Brigada Atômica não poderia ser estacionada na Coréia do Sul. Mas poderia ser mandada no Japão ou em Okinawa, para movimentos rápidos em direção a Coréia, no caso de nova agressão comunista.

No Alaska, um ponto provável de invasão soviética no caso de uma guerra total. O território é agora defendido por dois grupos de regimentos de combate.

Também está sendo estudado o uso dessas brigadas para reforçar o perímetro vulnerável da Aliança do Atlântico Norte. Essas unidades por exemplo poderiam ser estacionadas na Escandinávia e na Turquia, a fim de proteger os flancos norte e sul da OTAN. Isto daria às forças da ONU um grande potencial atômico e ainda respeitaria o dispositivo legal de que armas atômicas devem continuar na posse dos Estados-Unidos.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

"A Defesa Nacional" agradece as seguintes publicações recebidas durante o mês de dezembro próximo passado :

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".

ATOS OFICIAIS

Leis, decretos, portarias e avisos, de interesse geral para o Exército, publicados durante os meses de outubro e novembro de 1956 no "Diário Oficial"

AVISO N. 1.111-D5-E — DE 11 DE OUTUBRO DE 1956

Carteira de identidade (Concessão)

1. Consulta a Chefia do Serviço de Identificação do Exército, por intermédio da Diretoria do Serviço Militar se o irmão inválido de militar tem direito à carteira de identidade, desde que viva à expensa deste.

2. Em solução e de acordo com o parecer do DGA, declaro que tem direito à carteira de identidade, a ser fornecida pelo Serviço de Identificação do Exército, o irmão inválido de militar que tenha constando em seus assentamentos como vivendo às suas expensas e sob o mesmo teto — *Henrique Baptista Duffles Teixeira Lott*, Ministro da Guerra.

(D.O. n. 240, de 17 Out 56.)

* *

DECRETO N. 40.169 — DE 22 DE OUTUBRO DE 1956

Denomina "Batalhão Santos Dumont" o Batalhão de Infantaria do Núcleo da Divisão Aeroterrestre

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o item XI, do art. 87, da Constituição Federal, e considerando :

— que Alberto Santos Dumont foi, muito justamente cognominado "Pai da Aviação", pois a ele se deve, depois da prática vitoriosa da aerostação e da dirigibilidade dos balões,

a realização do primeiro voo do mais pesado que o ar, sem outra propulsão que a de seu próprio motor ;

— que Alberto Santos Dumont, patriota incomparável, dedicou toda sua vida à realização do grande sonho de dar asas ao homem, e venceu ;

— que Santos Dumont foi escolhido para Patrono da Força Aérea Brasileira e sua grande vida é exemplo para as modernas gerações de nossa heróica Aeronáutica ;

— que o período compreendido entre 20 de janeiro de 1956 e 20 de janeiro de 1957 foi, pelo Decreto n. 38.610, de 19 de janeiro de 1956, designado "Ano Santos Dumont" ;

— que as unidades aeroterrestres do Exército são, por suas condições específicas, as que mais estreitamente mantêm ligação com a Força Aérea Brasileira ;

— que foi a 23 de outubro de 1906 que se realizou o feito magnífico do primeiro voo do mais pesado que o ar, cujo cinquentenário se vai comemorar, decreta :

Art. 1º. Passa a denominar-se "Batalhão Santos Dumont", o Batalhão de Infantaria do Núcleo da Divisão Aeroterrestre.

Art. 2º. O dia 23 de outubro, anualmente, será data festiva do Batalhão Santos Dumont.

Art. 3º. Este decreto entrará em vigor em 23 de outubro de 1956, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 22 de outubro de 1956; 135° da Independência e 68° da República.

JUSCELINO KUBITSCHKEK
Henrique Lott.

(D.O. n. 244, de 22 Out 56.)

* *

DECRETO N. 40.172 — DE 22 DE OUTUBRO DE 1956

Dá nova redação ao art. 298 do Regulamento aprovado pelo Decreto número 6.031, de 26 de julho de 1940

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 87, inciso I, da Constituição, decreta :

Art. 1º. O art. 298 do Regulamento Interno e dos Serviços Gerais, aprovado pelo Decreto n. 6.031, de 26 de julho de 1940, e alterado pelo Decreto n. 36.174, de 14 de setembro de 1954, passa a ter a redação que se segue :

“Art. 298. O Comando da Guarnição compete, normalmente, ao oficial-general combatente ou ao oficial das armas mais graduado ou mais antigo, em exercício permanente de função na localidade, que o exercerá cumulativamente, com as suas funções normais.”

Art. 2º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 22 de outubro de 1956; 135° da Independência e 68° da República.

JUSCELINO KUBITSCHKEK
Henrique Lott.

(D.O. n. 246, de 25 Out 56.)

* *

DECRETO N. 40.175 — DE 22 DE OUTUBRO DE 1956

Dá nova redação à Observação 5ª do Quadro n. 2 do Regulamento de Continências, Honras e Sinais de Respeito das Forças Armadas, aprovado pelo Decreto n. 8.736, de 10 de fevereiro de 1942

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 87, inciso I, da Constituição, decreta :

Art. 1º. A Observação 5ª do Quadro n. 2 do Regulamento de Continências, Honras e Sinais de Respeito das Forças Armadas, aprovado pelo Decreto n. 8.736, de 10 de fevereiro de 1942, passa a ter a seguinte redação :

— 5ª) Ao terminar a revista, a tropa, se estiver apresentando armas, fará, sob comando “ombro-armas”, se não “descansar-armas”.

Art. 2º. O presente decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 22 de outubro de 1956; 135° da Independência e 68° da República.

JUSCELINO KUBITSCHKEK
Henrique Lott.
Antônio Alves Câmara.
Henrique Fleiuss.

(D.O. n. 246, de 25 Out 56.)

* *

LEI N. 2.929 — DE 27 DE OUTUBRO DE 1956

Disciplina o processo de alteração ou retificação de idade dos oficiais das Forças Armadas e dá outras providências

O Presidente da República :

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei :

Art. 1º. A alteração ou retificação da idade dos oficiais das Forças Armadas, quando processada por meio administrativo, será de iniciativa do interessado, mediante requerimento devidamente instruído com documentos hábeis, inclusive certidão de nascimento de inteiro teor (“verbum ad verbum”) dentro das normas fixadas na presente lei.

Art. 2º. É da competência exclusiva dos Ministros das pastas militares alterar ou retificar a idade dos respectivos oficiais em despacho de

que constem, obrigatoriamente, os esclarecimentos necessários à perfeita identificação do direito do peticionário.

Art. 3º. A idade do oficial, constante de seus assentamentos militares ou do Almanaque do respectivo Ministério, só poderá ser alterada ou retificada em caso de :

a) evidente equívoco na organização dos documentos para alistamento, incorporação ou matrícula nas escolas de formação ;

b) discordância de datas entre os assentamentos individuais e o Almanaque ministerial, prevalecendo, neste caso, para efeito de retificação, a idade consignada nos assentamentos quando da verificação de praça, incorporação ou matrícula nas escolas de formação ;

c) erro de impressão em qualquer dos documentos referidos nos dispositivos anteriores ;

d) cumprimento de decisão judicial, dispensados, nesta hipótese, os esclarecimentos a que se refere o art. 2º da presente lei.

§ 1º. Em nenhum caso ou instância poderá ser alterada ou retificada a idade do oficial ;

a) quando consignada, por mais de 5 (cinco) anos consecutivos, nos seus assentamentos militares ou no Almanaque do respectivo Ministério ;

b) quando da alteração ou retificação decorra haver o mesmo oficial verificado praça com idade inferior a 17 (dezesete) anos.

§ 2º. Em caso de pedido de alteração ou retificação, por meio administrativo, se houver suspeição sobre a veracidade da certidão de nascimento apresentada, ou não houver concordância com outra dos arquivos militares, o Ministro mandará proceder a sindicância sobre a sua exatidão, por intermédio da autoridade militar mais próxima da sede do cartório em cujos livros figure o registro a ela correspondente. Apurada a falsidade ou a inexistência de um ou de outro documento, providenciará para que seja instaurado contra o responsável o processo criminal cabível.

Art. 4º. VETADO...

Parágrafo único. VETADO...

Art. 5º. Os Ministros das pastas militares baixarão normas reguladoras do processamento da alteração ou retificação de idade das praças, estabelecendo a competência das autoridades que devam determiná-la, atendidas as peculiaridades das forças a elles subordinadas.

Art. 6º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, em 27 de outubro de 1956 ; 135º da Independência e 68º da República.

JUSCELINO KUBITSCHKE.

Antônio Alves Câmara.

Henrique Lott.

Henrique Fleiuss.

(D.O. n. 249, de 29 Out 56.)

* *

AVISO N. 1.197-D5-D — EM 7 DE NOVEMBRO DE 1956

Em solução a várias propostas formuladas sobre a concessão de férias acumuladas de acordo com o n. 8 do art. 323 do R-1 e a fim de que possa ser fielmente obedecida a prescrição do n. 1 do mesmo artigo, determino :

a) as férias relativas ao ano de 1954 serão obrigatoriamente concedidas durante o corrente ano ;

b) as de 1955 poderão ser concedidas até o final do primeiro semestre de 1957 ;

c) as de 1956 poderão ser concedidas durante o ano de 1957, em qualquer período ;

d) as de 1957 só poderão ser concedidas a partir do segundo semestre do mesmo ano e em 1958 ;

e) não poderão ser concedidos dois períodos de férias durante o mesmo semestre, em 1957 ;

f) os casos particulares deverão ser submetidos à consideração do Ministro da Guerra, por via hierárquica, devidamente informados ;

g) de acordo com o Aviso número 634-D5-D, de 1 de junho de 1956, a permissão prévia, de que trata o art. 330, do R-1, para o gozo de férias fora das Regiões em que servirem os oficiais e praças, será concedida pelos comandantes de

Exército, chefes do D.P.G., D.P.O., D.G.P., E.M.E., C.O.S.E.F., S.M.G. e Comando Geral da Amazônia, aos seus subordinados: para os generais tais permissões continuam a ser concedidas pelo Ministro da Guerra — Gen *Teixeira Lott*, Ministro da Guerra.

(D.O. n. 257, de 8 Nov 56.)

* *

AVISO N. 1.217-D5-DI, DE 12 DE NOVEMBRO DE 1956

Em solução ao Rádio n. 614, de 23 de agosto de 1956, do Comandante do 3º Batalhão de Caçadores, resolvo:

— que os oficiais R-2 das Armas e do Serviço de Intendência, quando convocados para o serviço ativo, pelo prazo máximo de um (1) ano, não têm direito às férias, de acordo com o art. 50 do R-1;

— que os oficiais de saúde R-2, somente farão jus às férias regulamentares, quando permanecerem por mais de um (1) ano em serviço ativo, em prorrogação de uma primeira convocação, sem interrupção;

— que, em qualquer caso, não será computado para a concessão de férias, o período passado pelo Aspirante a Oficial das Armas e do Serviço de Intendência, no estágio de instrução.

(D.O. n. 266, de 20 Nov 56.)

* *

AVISO N. 1.241 — DE 21 DE NOVEMBRO DE 1956

Para fins de apreciação do requisito referido na letra b), do art. 18, da Lei de Promoções dos Oficiais (Lei n. 2.657, de 1 de dezembro de 1955), sobre as exigências dos artigos 7º e 18 da Lei de Movimentação de Quadros (Decreto-lei número 7.039, de 10 de novembro de 1944), estabeleço o seguinte:

1 — O tempo de afastamento da tropa, de que trata o art. 7º da L.M.Q., é contado da data do desligamento até a da apresentação do oficial, novamente, pronto para o serviço, em unidade de tropa, cons-

tante da Organização dos Quadros de Efetivos do Exército definidos em lei, ou como tal mandada considerar pelo Ministro da Guerra.

2 — No cômputo do tempo de afastamento de uma mesma guarnição, a que se refere o art. 18 da L.M.Q., considerar:

a) pelo dôbro o tempo passado na F.E.B., entendendo-se como tal o tempo decorrido desde a data de embarque para o estrangeiro, no primeiro porto nacional, até a data do término da guerra (8 de maio de 1945), ou até a data do desembarque de regresso, para os que voltaram antes do término da guerra.

O tempo não compreendido nesses limites, passado fora da guarnição de origem, será contado normalmente;

b) pelo dôbro, o tempo passado na guarnição de Fernando de Noronha, desde que compreendido no período de 25 de setembro de 1942 a 8 de maio de 1945, de acordo com o Aviso n. 972, de 16 de novembro de 1953.

Será contado observando-se as restrições estabelecidas pelo art. 121 do C.V.V.M. (Lei n. 1.316, de 20 de janeiro de 1951);

c) nos demais casos, como iniciado na data da apresentação do oficial no seu novo destino e terminado na de apresentação, de regresso, à guarnição de origem;

d) os afastamentos inferiores a 1 (um) ano, que, de acordo com a L.M.Q., não interrompem os prazos, como não sendo de permanência na guarnição de origem;

e) o tempo de permanência, em uma mesma guarnição, de oficial agregado no desempenho de função prevista no art. 45 do Regulamento da Lei de Promoções, idêntico ao passado em serviço ativo, nessa guarnição;

Nos outros casos de agregação o tempo de permanência na guarnição, como enquadrado em situação análoga à constante na letra d), dêste aviso;

f) para o cálculo dos dias decorridos entre as datas de início e término do afastamento, o procedimento estabelecido no C.V.V.M. para o cálculo de vencimentos.

(D.O. n. 269, de 23 Nov 56.)

PORTARIA N. 2.100 — DE 19 DE
NOVEMBRO DE 1956

O Ministro de Estado dos Negócios da Guerra, de acôrdo com o que propõe o Estado-Maior do Exército, aprova as Normas Gerais para promoção de graduados, que com esta baixam — (a) Gen. Ex. *Henrique Teixeira Lott*, Ministro da Guerra.

(As normas serão publicadas no "Boletim do Exército".)

(D.O. n. 267, de 21 Nov 56.)

* *

AVISO N. 1.243 — DE 22 DE
NOVEMBRO DE 1956

Pronunciamentos políticos
(Recomendação)

1. O Exmo. Sr. Presidente da República, tendo em vista declarações e entrevistas de oficiais das Forças Armadas ultimamente divulgadas, reuniu os Ministros da Marinha, da Guerra e da Aeronáutica, para fixar critérios uniformes de apuração dos regulamentos da Marinha, do Exército e da Aeronáutica, no que concerne a manifestações públicas vedadas a militares.

Foi deliberado que não será admitido qualquer pronunciamento político infringente das normas disci-

plinares em vigor. Neste sentido, ficou assentado que as autoridades militares procedam dentro da mais estrita obediência aos dispositivos regulamentares.

2. Em consequência dou por bem recomendada as determinações do Exmo. Sr. Presidente da República, as quais se aplicam a todos os militares do Exército sujeitos à esfera de ação disciplinar do R.D.E. compreendendo, na forma do art. 10, do mesmo Regulamento:

- a) os militares do Exército ativo;
- b) os oficiais e praças das reservas (convocados ou não) e reformados, que exercem função nos quartéis, repartições e estabelecimentos do Ministério da Guerra;
- c) os oficiais e praças da reserva remunerada e os reformados, não compreendidos na letra anterior;
- d) os oficiais e praças das reservas não remuneradas, os alunos dos C.P.O.R. e os atiradores dos T.G., das E.I.M. e das Unidades-Quardros, sem função no Ministério da Guerra, quando fardados.

Na forma do parágrafo único do art. 10, não se encontram submetidos à esfera de ação disciplinar os magistrados da Justiça Militar, sujeitos às suas leis especiais e disciplinares próprias — *Henrique Baptista Dufles Teixeira Lott*, Ministro da Guerra.

(D.O. n. 273, de 28 Nov 56.)